

Социально-экономическая диагностика Краснодарского края

3.3 КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ

ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС



КОНСОРЦИУМ ЛЕОНТЬЕВСКИЙ ЦЕНТР – AV GROUP

3 ДИАГНОСТИКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ (СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ) И ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

3 ДИАГНОСТИКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ (СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ) И ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

3.1 Общая оценка уровня конкурентоспособности Краснодарского края в сравнении с другими регионами

Для диагностики конкурентоспособности региона применяется системная методика **AV Region Galaxy Model**, разработанная AV Group на основе развития подходов классиков теории межрегиональной и глобальной конкуренции и территориального развития Ф. Перру, М. Портера, Й. Шумпетера и др.

AV Galaxy – «живая» модель динамического взаимодействия внутренних стратегических уровней развития региона и внешних рынков, где идет конкуренция за факторы развития. Модель отражает базовую идею – участие региона в борьбе за позиции в межрегиональной и глобальной конкуренции полюсов роста, в которых развиваются конкурентоспособные экономические комплексы и кластеры, создаются условия для привлечения и удержания капиталов.

Модель совмещает два уровня рассмотрения региона: внешний, отражающий конкурентные позиции рассматриваемого региона относительно других регионов в разрезе семи направлений межрегиональной конкуренции, и внутренний, описывающий структуру базовых экономических комплексов (с выделением, в увязке с экономическими комплексами, кластеров и проектов развития) в разрезе экономических зон, учитывающих формирование городских агломераций.

Семь направлений конкуренции могут быть интерпретированы и применительно к бизнесу (предприятиям, хозяйственным комплексам), и применительно к региону, что делает модель удобным инструментом изучения и описания взаимосвязанных процессов – конкуренции регионов и предприятий (см. таблицу).

Рисунок 12 – AV Galaxy



Источник: © AV Galaxy live.



Поскольку прямое измерение и сравнение регионов по направлениям межрегиональной конкуренции зачастую затруднено, используются соответствующие показатели деятельности экономических комплексов и субъектов бизнеса, исходя из гипотезы, что достижения бизнеса являются следствием созданных в регионе общих условий.

Внутренняя структура социально-экономического комплекса региона описывается моделью AV Galaxy и отражается набором статистических показателей следующим образом:

- Регион в целом.
- Экономические зоны.
- Базовые экономические комплексы, которые детализируются до 17 подкомплексов и далее до 60 отраслей.
- Межотраслевые кластеры.
- Меры и проекты, обеспечивающие реализацию поставленных экономических и социальных целей.

Таблица 7 – Цели семи направлений конкуренции регионов/предприятий

Региональный уровень	Название направления (регион / бизнес)	Уровень бизнеса
Конкурентоспособность приоритетных региональных отраслей (с выделением конкурентоспособных продуктов) специализации на их рынках сбыта. Лучшие условия для продвижения продукции местных предприятий на внешние рынки	Рынки продукции и услуг	Объем продаж (экспорта / вывоза). Доля рынка
Качество частных, государственных и государственно-частных институтов и механизмов управления и развития. Высокий уровень развития предпринимательства (крупного, среднего и малого). Понятный доступ к административным ресурсам	Институты / Управление	Эффективное управление (финансовый результат, стоимость бизнеса). Качество и доступность институтов
Лучшие условия для привлечения, удержания и развития носителей человеческого капитала. Высокое качество социальных услуг	Человеческий капитал / Персонал	Производительность труда. Уровень доходов и заработной платы. Качество и доступность социальных инструментов поддержки. Мотивированные, квалифицированные сотрудники
Лучшая эко-система инноваций. Уровень технологического развития экономики. Высокое качество телекоммуникационной инфраструктуры	Инновации и информация / Технологии	Разработка и приобретение передовых технологий и новых продуктов. Качество и доступность информации
Обеспечение лучших условий доступа к природным ресурсам при соблюдении принципов устойчивого развития	Природные ресурсы и устойчивое развитие / Сырье	Доступ к сырью, земельным ресурсам. Качество природной среды. Уровень устойчивости развития
Высокое качество физической инфраструктуры и пространства, удобные для жизнедеятельности и ведения бизнеса в регионе	Пространство и реальный капитал / Материальные активы	Обеспеченность и эффективное использование основных фондов. Качество и доступность среды (пространства)
Качество и доступность финансовой системы региона. Условия для развития финансовых институтов. Лучшие инструменты привлечения инвестиций. Эффективное вложение федеральных и региональных инвестиций	Инвестиции и финансовый капитал	Обеспеченность и эффективное использование финансовых ресурсов. Качество и доступность финансовой системы региона

Для анализа глобальной конкурентоспособности региона применяется комплексная методика **AV Regions Competitiveness Index** (AV RCI, Индекс конкурентоспособности регионов).

Индекс конкурентоспособности регионов – комплексная оценка, характеризующая фактическую способность территорий конкурировать за ресурсы и рынки сбыта.

Методика акцентирует внимание на необходимости приоритизации региональной политики России. Несколько регионов-лидеров по конкурентоспособности формируют вокруг себя «полюса роста», которые определяют социально-экономическое развитие страны (данный вывод сделан как на основании изучения вклада российских регионов в развитие отечественной экономики, так и на примере ряда зарубежных развитых и развивающихся экономик).

Данная методика является продолжением работы AV Group и Ресурсного центра по стратегическому планированию при Леонтьевском центре по анализу инвестиционного потенциала и инвестиционной емкости регионов России. Результаты исследований публично обсуждались/представлялись на различных мероприятиях, и активно применяются в научно-исследовательских работах и при разработке стратегий регионов (см. Приложение).

Индекс конкурентоспособности региона отражает фактическую реализацию факторов конкуренции (на основе оценки индикаторов, отражающих результаты межрегиональной конкуренции).

Системная оценка конкуренции регионов проводится по семи ключевым направлениям конкуренции:

- Рынки сбыта (конкуренция за потребителя и рынок).
- Институты (конкуренция за предпринимателя, конкуренция за административный ресурс власти).
- Человеческий капитал (конкуренция за человека – трудовой ресурс и личность).
- Информация и технологии (конкуренция за инновации/технологии и за доступ к информации).
- Природные ресурсы (является устойчивым – относительно неизменяемым – фактором развития, связанным с территорией).
- Реальный капитал и пространство (конкуренция за размещение активов/производств; влияющие факторы – инфраструктура, сырье).
- Финансовый капитал (конкуренция за финансовые ресурсы, инвестиции).

Понятие конкурентоспособности может быть определено в различных аспектах, в зависимости от решаемых задач. Конкурентоспособность субъекта – это способность территории производить продукцию и оказывать услуги, пользующиеся спросом на рынках, и привлекать необходимые ресурсы. Функционирование региональных экономик базируется на экономических ресурсах: сбытовых, институциональных, трудовых, научных (научно-технических, информационных знаний), природных и капитальных (в виде финансового и реального капитала). В совокупности эти экономические ресурсы образуют индекс конкурентоспособности региона (RCI).

Рисунок 13 – Модель индекса конкурентоспособности

Модель Индекса конкурентоспособности регионов AV RCI



Индекс конкурентоспособности региона AV RCI – комплексная оценка, характеризующая фактическую способность территории конкурировать за ресурсы и рынки сбыта.

Индекс конкурентоспособности региона отражает фактическую реализацию факторов конкуренции, т.е. оценивает индикаторы, отражающие результаты межрегиональной конкуренции.

Системная оценка конкуренции регионов проводится по направлениям конкуренции:

- Рынки.
- Институты.
- Человеческий капитал.
- Инновации и информация.
- Природные ресурсы.
- Пространство, реальный капитал.
- Инвестиции, финансовый капитал.

Источник: методика AV RCI, аналитика LC-AV.



В качестве источника для формирования индекса конкурентоспособности служат статистические показатели и результаты публичных исследований регионов. Периодичность обновления AV RCI определяется официальной публикацией ключевого объема статистической информации в разрезе регионов Госкомстатом («Регионы России. Социально-экономические показатели»⁸).

Результаты и методика исследования публикуются на сайте www.av-group.ru.

Основные параметры исследования:

- в исследовании участвуют все субъекты Российской Федерации;
- в исследовании используются статистические данные (индикаторы) и публичные авторитетные рейтинги и оценки;
- каждый индикатор оценивался по бальной системе от 0 до 5, где 5 – максимум, достигнутый одним из регионов, 0 – минимум, 2,5 – средний по России;
- все факторы/оценки при группировке взвешиваются экспертно по уровню влияния на ключевой показатель верхнего уровня.

Процесс формирования рейтинга включает в себя 5 уровней:

- индикаторы (статистические данные и данные исследований);
- рейтинговая оценка по каждому индикатору;
- группировка индикаторов в факторы конкурентоспособности и определение их рейтинговой оценки;
- группировка факторов конкурентоспособности в направления конкуренции и определение рейтинговой оценки;

⁸ http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156

- группировка направлений конкурентоспособности в общий Индекс конкурентоспособности AV RCI.

Рисунок 14 – Схема и методика формирования Индекса конкурентоспособности регионов



Источник: Методика AV Group.



Рисунок 15 – Структура индекса конкурентоспособности регионов



Источник: Методика AV Group.



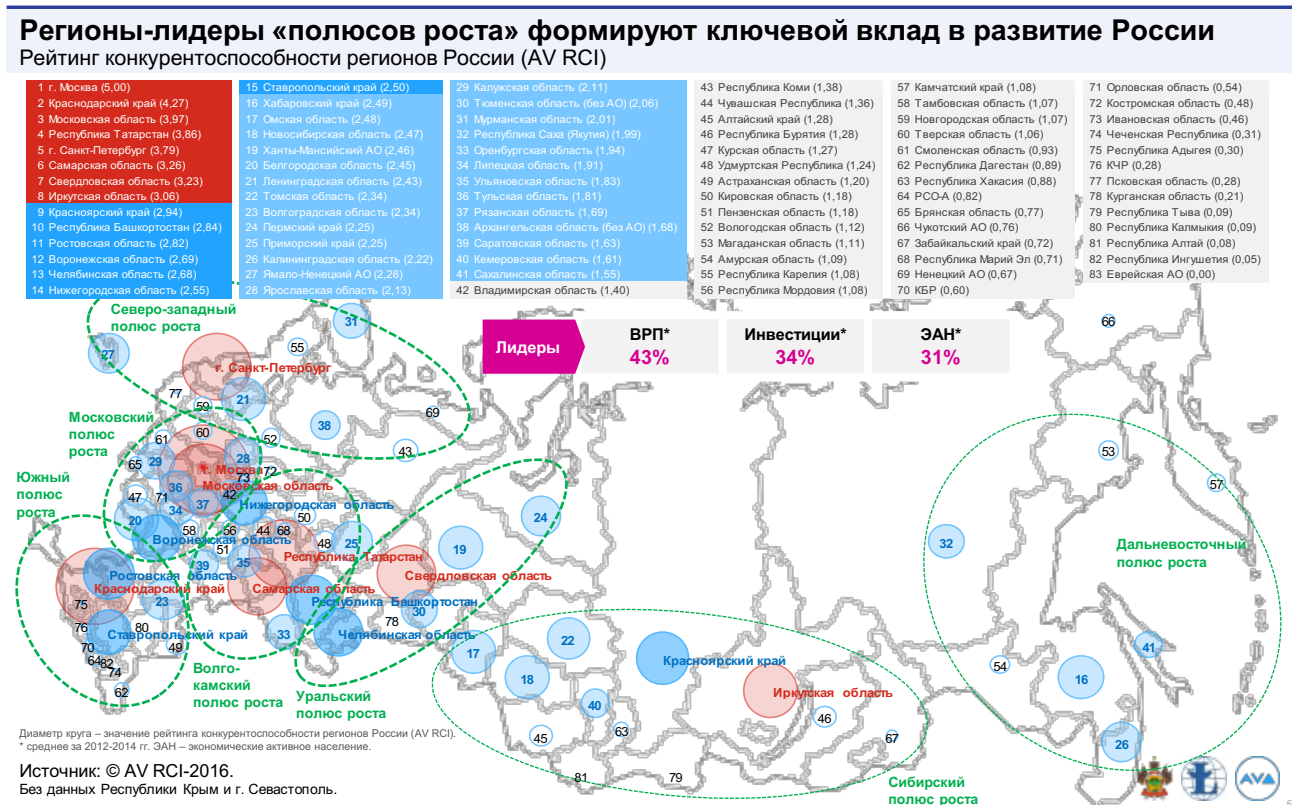
3.1.1 Индекс конкурентоспособности регионов AV RCI. Полюсы роста России. Южный полюс роста и позиция Краснодарского края

Общие результаты оценки Индекса конкурентоспособности регионов AV RCI представлены в приложении.

В исследовании полюсов роста России выделены несколько групп по уровню конкурентоспособности:

- **Группа 1. Регионы-лидеры.** 8 регионов с рейтингом выше 3,00. Эти регионы образуют центры полюсов роста, являются ключевыми драйверами развития экономики страны. В число регионов-лидеров входят: г. Москва, Краснодарский край, Московская область, Республика Татарстан, г. Санкт-Петербург, Свердловская область, Самарская область, Иркутская область. На долю регионов-лидеров приходится 43% ВРП, 34% инвестиций, 31% экономически активного населения.
- **Группа 2. Регионы с рейтингом от 1,50 до 3,00.** Представлены двумя подгруппами:
 - «Выше среднего» (от 2,50 до 3,00) – ключевые регионы, обладающие потенциалом войти в число «лидеров» полюсов роста, и оказывающие значительное влияние на развитие полюсов (это регионы: Красноярский край, Республика Башкортостан, Ростовская область, Воронежская область, Челябинская область, Нижегородская область, Ставропольский край).
 - «Ниже среднего» (от 1,50 до 2,50).
- **Группа 3. Регионы с рейтингом менее 1,50.**

Рисунок 16 – «Полюса роста» российской экономики и формирующие их регионы



Структурирование полюсов роста и дальнейшая диагностика полюсов роста отражает территориальное и экономическое взаимодействие регионов. Синергичное развитие полюсов роста позволяет таким территориям быть конкурентоспособными на мировом уровне.

Регионы-лидеры и формируемые ими полюсы роста оказывают ключевое влияние на социально-экономическое развитие регионов, входящих в такие полюсы. Регионы-лидеры обеспечивают возможности для менее конкурентоспособных регионов, входящих в полюс роста.

Одним из ключевых полюсов роста России является Южный полюс роста, лидером которого является Краснодарский край. Во вторую группу входят: Ростовская область, Ставропольский край и Волгоградская область. Краснодарский край является «локомотивом» развития Южного полюса роста.

Таблица 8 – Южный полюс роста: рейтинги конкурентоспособности

Регион	AV RCI	
	Балл	Ранг
Краснодарский край	4,27	2
Ростовская область	2,82	11
Ставропольский край	2,50	15
Волгоградская область	2,34	23
Астраханская область	1,20	49
Республика Дагестан	0,89	62
РСО-А	0,82	64
КБР	0,60	70
Чеченская Республика	0,31	74
Республика Адыгея	0,30	75
КЧР	0,28	76
Республика Калмыкия	0,09	80
Республика Ингушетия	0,05	82

Источник: AV-RCI 2016, аналитика LC-AV.

Рисунок 17 – Валовой региональный продукт по полюсам роста

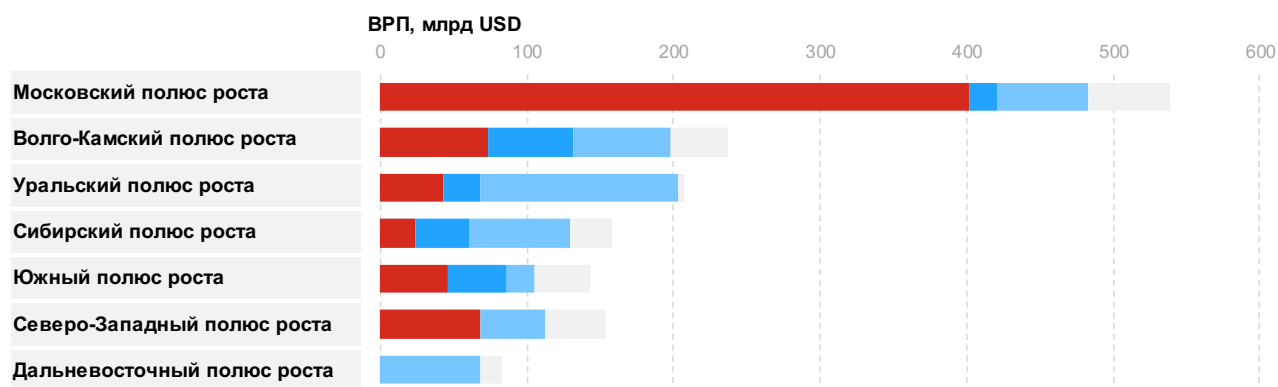


Рисунок 18 – Численность населения (среднегодовая) по полюсам роста

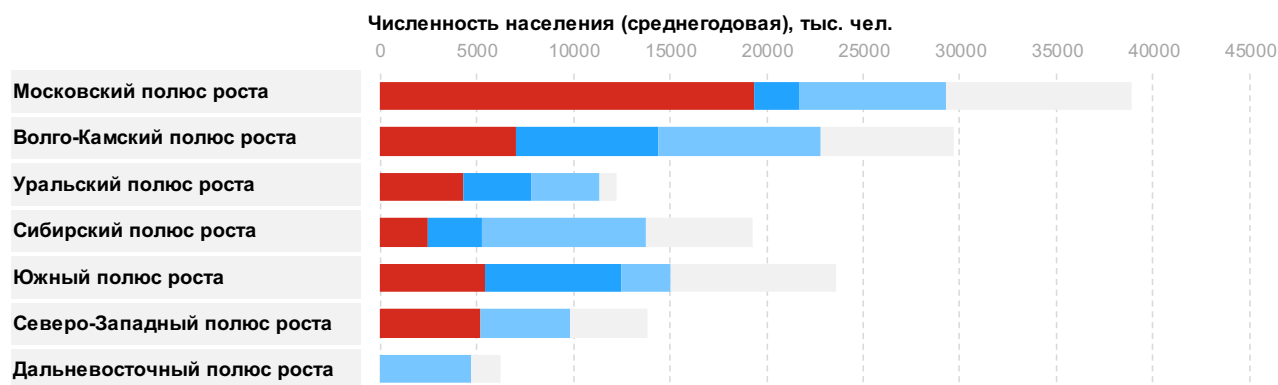


Рисунок 19 – Инвестиции в основной капитал по полюсам роста

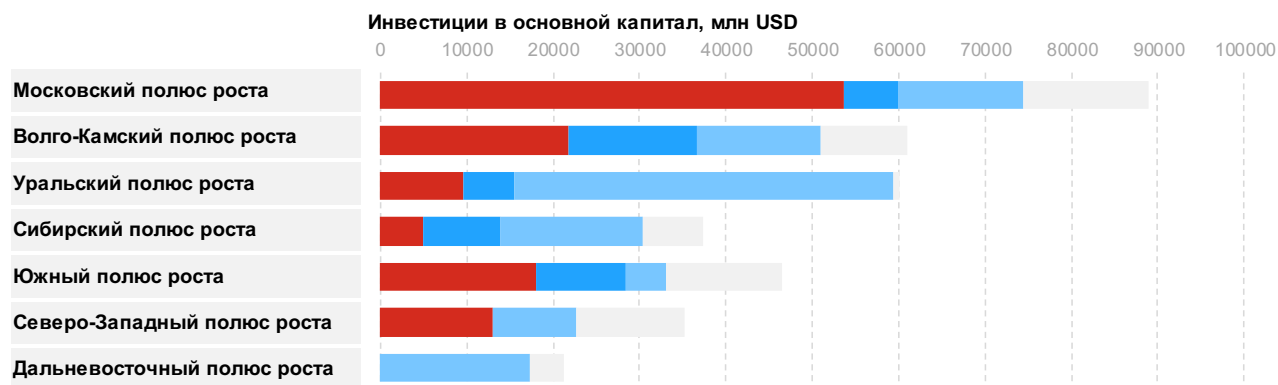


Рисунок 20 – Экспорт по полюсам роста

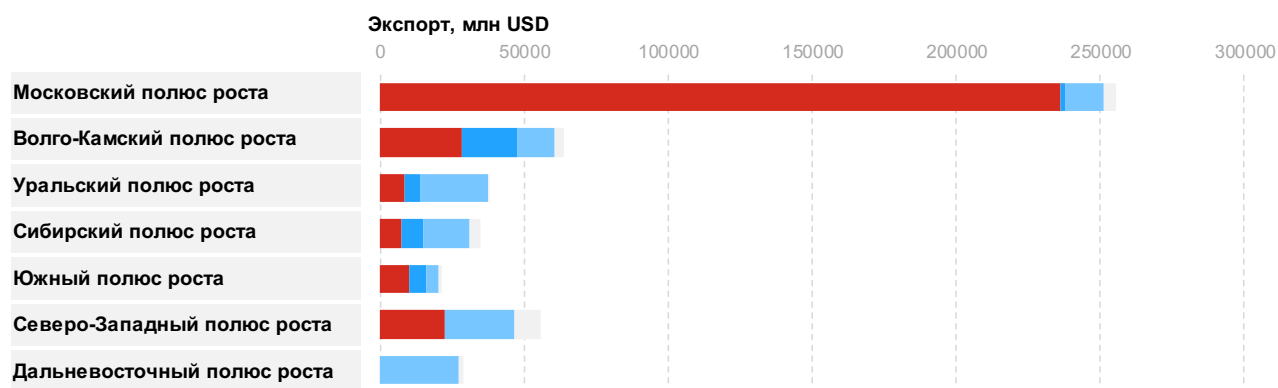


Рисунок 21 – Объем инновационных товаров, работ, услуг по полюсам роста



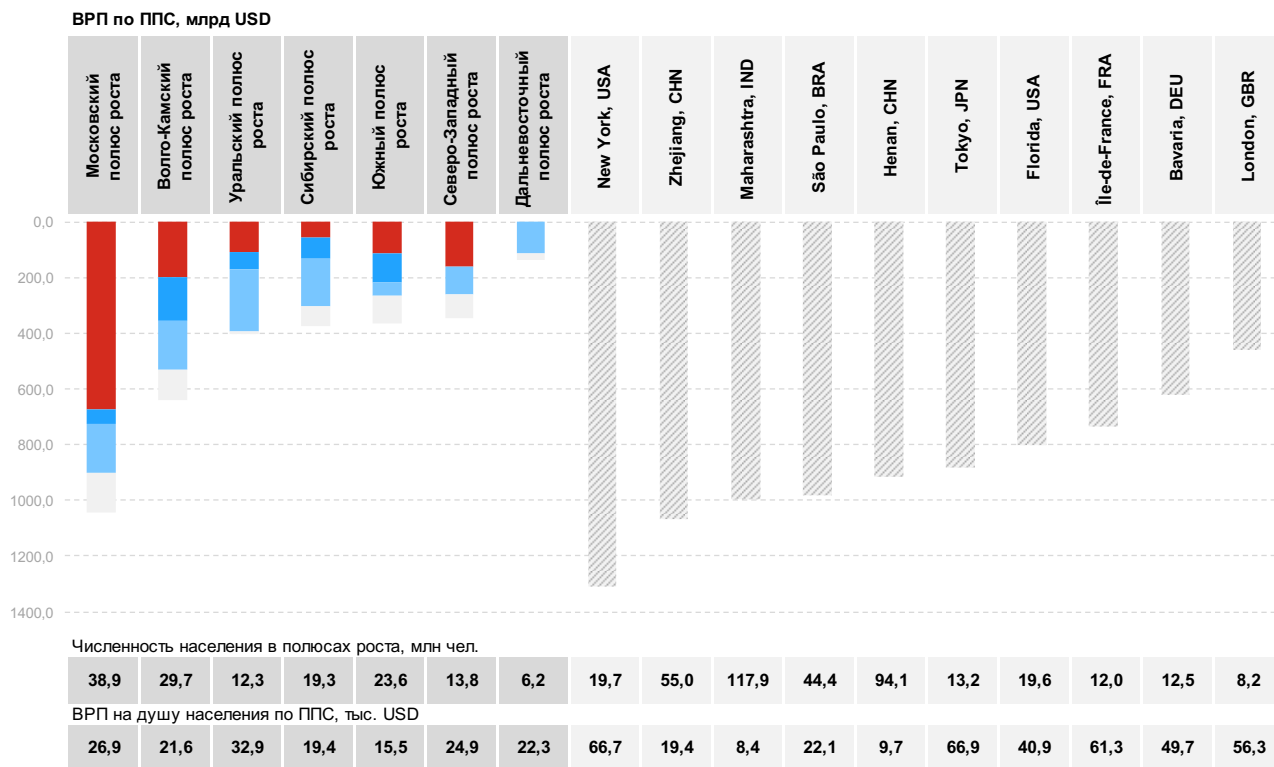
Рисунок 22 – Доходы бюджета (за искл. безвозмездных поступлений) по полюсам роста



Краснодарский край имеет значительный потенциал роста конкурентных позиций в мировой экономике, однако это требует совместных усилий регионов, входящих в Южный полюс роста. Самостоятельно Краснодарский край, являясь одним из ключевых регионов России, не достаточно конкурентоспособен на мировом уровне, значительно отставая как по ключевым ресурсам (например, по человеческому капиталу), так и по объему экономики (ВРП).

Однако, при рассмотрении края как «локомотива» Южного полюса роста, можно ставить задачи конкуренции на уровне мировых полюсов роста развитых стран и стран БРИКС.

Рисунок 23 – Сравнение полюсов роста России и мира

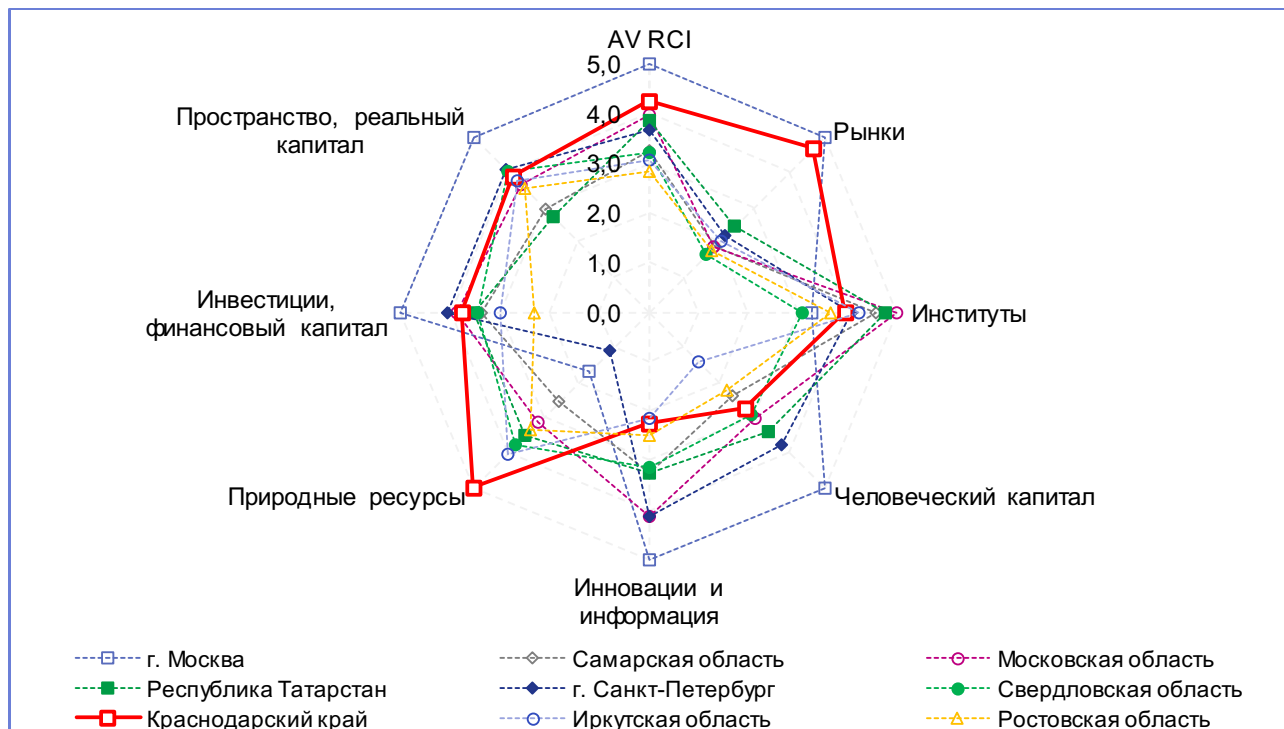


3.1.2 Конкурентоспособность Краснодарского края

Для обеспечения сравнительной диагностики выделена «**группа сравнения**», в которую входят наиболее конкурентоспособные российские регионы-лидеры, определенные в рамках исследования конкурентоспособности Краснодарского края (г. Москва, Краснодарский край, Московская область, Республика Татарстан, г. Санкт-Петербург, Самарская область, Свердловская область, Иркутская область) и Ростовская область, также имеющая высокую конкурентоспособность.

Системное исследование конкурентоспособности проводится в рамках временного промежутка, обеспеченного полным объемом данных в разрезе всех показателей Индекса конкурентоспособности и всех регионов. Такой объем данных представлен в статистике до 2014 г., поэтому характеристика и качественные выводы в рамках Индекса конкурентоспособности регионов формируются без учета динамики 2015 г. Данные за 2015 г. будут учтены и скорректированы в момент появления их в полном объеме и учтены в дальнейшей работе.

Рисунок 24 – Положи Краснодарского края по Индексу конкурентоспособности регионов AV RCI в «группе сравнения»



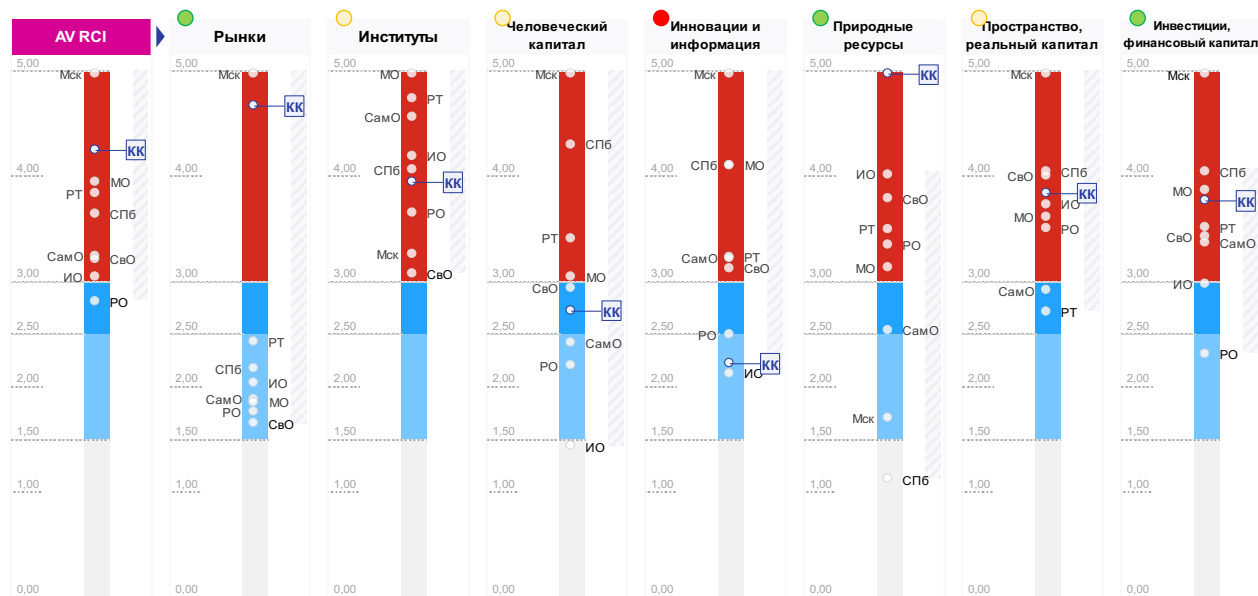
Источник: AV RCI-2016, аналитика LC-AV

Конкурентоспособность Краснодарского края:

- Уровень конкурентоспособности очень высокий – по Индексу AV RCI Краснодарский край занял 2 место в России (ключевые конкуренты – «регионы-лидеры»). Краснодарский край постоянно входит в число регионов-лидеров рейтинга. Выход на 2 место был обеспечен за счет удержания позиций в период общей стагнации как российской, так и мировой экономики. Все ключевые прямые конкуренты, в отличие от Краснодарского края, снизили свой итоговый рейтинг.
- Высокую оценку конкурентоспособности Краснодарский край получил по направлениям «Рынки», «Природные ресурсы» и «Инвестиции, финансовый капитал».
- Ключевой проблемной зоной является низкий уровень конкурентоспособности по направлению «Инновации и информация».
- По направлениям «Институты» и «Человеческий капитал» Краснодарский край удержал средние относительно группы сравнения позиции.

Рисунок 25 – Позиции Краснодарского края по направлениям конкуренции

Краснодарский край – один из лидеров по конкурентоспособности среди регионов России
 Ключевые направления лидерства – конкурентоспособность на рынках, по природным ресурсам и в сфере привлечения инвестиций. Ключевая проблема – отставание в инновационном развитии и информатизации



Источник: AV RCI-2016, аналитика LC-AV

Конкурентоспособность в группе сравнения:
 ● Высокая
 ● Средняя
 ● Низкая



Таблица 9 – Динамика конкурентоспособности регионов-лидеров (по годам публикации рейтингов)

№	Регион	Баллы			Ранг			Δ Баллы		Δ Ранг	
		2014	2015	2016	2014	2015	2016	2015	2016	2015	2016
1	г. Москва	5,00	5,00	5,00	1	1	1	0,00	0,00		
2	Краснодарский край	3,53	3,58	4,27	5	5	2	+0,06	+0,69		+3
3	Московская область	4,06	4,07	3,97	2	2	3	+0,02	-0,11		-1
4	Республика Татарстан	3,99	3,96	3,86	3	4	4	-0,03	-0,10	-1	
5	г. Санкт-Петербург	3,92	3,96	3,79	4	3	5	+0,05	-0,18	+1	-2
6	Самарская область	3,16	3,24	3,26	8	7	6	+0,07	+0,02	+1	+1
7	Свердловская область	3,53	3,43	3,23	6	6	7	-0,10	-0,20		-1
8	Иркутская область	3,07	3,03	3,06	9	9	8	-0,05	+0,03		+1

Таблица 10 – Факторы изменения конкурентоспособности Краснодарского края (по годам публикации рейтингов AV RCI)

Статья	Баллы			Место			Δ Баллы		Δ Место	
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2015	2016	2015	2016
AV RCI	3,53	3,58	4,27	5	5	2	0,06	0,69	0	3
Рынки	2,58	2,53	4,70	8	7	2	-0,05	2,16	1	5
Объем и структура экономики	2,20	2,25	3,95	9	7	2	0,05	1,69	2	5
Внутренний рынок	3,69	3,71	5,00	3	3	1	0,03	1,29	0	2
Внешний рынок	1,87	1,45	1,83	29	38	26	-0,42	0,38	-9	12
Институты	3,89	3,94	3,97	8	6	8	0,05	0,03	2	-2
Doing Business	2,50	2,50	2,50	30	30	30	0,00	0,00	0	0
Forbes - Top cities for business	4,53	4,49	4,49	9	2	2	-0,04	0,00	7	0
Индекс ОПОРЫ	3,17	3,17	3,17	6	6	6	0,00	0,00	0	0
Возможности федерального уровня	2,85	2,84	2,77	15	13	29	-0,02	-0,06	2	-16
Предпринимательство	2,91	2,92	2,79	7	7	7	0,01	-0,13	0	0
Человеческий капитал	2,59	2,74	2,74	19	12	16	0,15	-0,01	7	-4
Население	3,34	3,71	3,74	5	3	3	0,37	0,02	2	0
Производительность труда	2,20	2,26	2,29	24	23	22	0,06	0,03	1	1

Статья	Баллы			Место			Δ Баллы		Δ Место	
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Жилищные условия	2,37	2,38	2,63	41	46	46	0,02	0,25	-5	0
Здоровье	3,19	3,44	3,25	23	14	17	0,25	-0,19	9	-3
Экология	2,31	2,34	2,26	66	66	66	0,03	-0,08	0	0
Социальные услуги	2,29	2,23	2,21	43	44	42	-0,06	-0,02	-1	2
Образование	1,85	1,99	2,01	57	56	55	0,14	0,02	1	1
Доходы и занятость	2,02	2,11	2,16	35	29	27	0,09	0,05	6	2
Безопасность	4,07	3,89	3,63	7	14	9	-0,18	-0,26	-7	5
Инновации и информация	2,44	2,36	2,23	13	15	17	-0,08	-0,14	-2	-2
Информация и связь	2,74	2,99	2,58	13	12	14	0,25	-0,42	1	-2
Инновации	2,13	2,11	2,19	22	18	18	-0,02	0,08	4	0
Технологии	2,51	2,21	2,08	17	24	26	-0,31	-0,12	-7	-2
Природные ресурсы	4,96	4,94	5,00	2	2	1	-0,02	0,06	0	1
Земля	1,65	1,65	1,65	41	41	41	0,00	0,00	0	0
Ведение сельского хозяйства	5,00	5,00	5,00	1	1	1	0,00	0,00	0	0
Полезные ископаемые	3,48	3,41	3,41	26	27	27	-0,07	0,00	-1	0
Лесные ресурсы	1,56	1,56	1,56	38	38	38	0,00	0,00	0	0
Водные ресурсы	3,12	3,14	3,14	9	10	10	0,02	0,00	-1	0
Туристические ресурсы	4,44	4,49	4,74	2	2	2	0,04	0,25	0	0
Инвестиции, финансовый капитал	3,52	3,53	3,79	6	6	5	0,01	0,26	0	1
Инвестиционная привлекательность	3,92	3,91	3,91	3	2	2	-0,01	0,00	1	0
Инвестиционная эффективность	2,94	3,15	3,96	20	17	12	0,20	0,81	3	5
Финансовая система региона	3,11	2,82	2,77	3	4	4	-0,30	-0,05	-1	0
Рейтинги кредитоспособности	3,49	3,49	3,49	26	26	26	0,00	0,00	0	0
Региональный бюджет	2,75	2,75	2,71	14	14	15	0,00	-0,04	0	-1
Пространство, реальный капитал	3,28	3,65	3,86	13	7	5	0,38	0,21	6	2
Основные фонды и их эффективность	3,52	3,89	4,16	4	3	2	0,37	0,27	1	1
Коммунальная инфраструктура	2,46	2,43	2,35	34	36	39	-0,03	-0,08	-2	-3
Транспортная инфраструктура	4,42	5,00	4,90	2	1	2	0,58	-0,10	1	-1
Энергетическая инфраструктура	1,19	1,24	1,40	55	53	49	0,06	0,15	2	4

3.1.3 Конкурентоспособность Краснодарского края на основе других методик

Краснодарский последние годы стабильно занимает лидирующие места в большинстве авторитетных межрегиональных рейтингов.

Таблица 11 – Позиции Краснодарского края в рейтингах

Рейтинг	Место Краснодарского края/ общее число мест				
	2012	2013	2014	2015	2016
RCI – индекс конкуренции регионов	4/83	7/83	5/83	5/83	2/83
Эксперт РА – рейтинг инвестиционной привлекательности (1А – группа с высшим рейтингом)	1А	1А	1А	1А	1А
Национальный рейтинг состояния инвестиционного климата	-	-	-	7	7
Оценка эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации	4/83	38/83			

3.3 КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ

3.3 Ключевые показатели развития экономических комплексов

Структурирование экономики Краснодарского края производится в формате вертикально-интегрированной системы «базовые экономические комплексы – экономические комплексы – отрасли» на основании исходных данных в разрезе ОКВЭД, а также дополнительной аналитики.

Таблица 69 – Структура экономических комплексов и схема соответствия ОКВЭД

Комплексы / Отрасли	Код ОКВЭД	Название раздела ОКВЭД (ОК 029-2001)
Агропромышленный комплекс (АПК)		
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	A 01	Сельское хозяйство, охота
Производство пищевых продуктов	DA	Производство пищевых продуктов, включая напитки и табака
Рыболовство, рыбоводство	B	Рыболовство, рыбоводство
Комплекс отраслей промышленности (КОП)		
Химическая промышленность		
Химическое производство	DG	Химическое производство
Производство резиновых и пластмассовых изделий	DH	Производство резиновых и пластмассовых изделий
Лесная промышленность		
Обработка древесины и производство изделий из дерева	DD	Обработка древесины и производство изделий из дерева
Целлюлозно-бумажное производство	DE.21	Производство целлюлозы, древесной массы, бумаги, картона и изделий из них
Лесное хозяйство	A 02	Лесное хозяйство
Машиностроение		
Машины и оборудование	DK	Производство машин и оборудования
Электрооборудование	DL	Производство электрооборудования, электронного и оптического оборудования
Транспортные средства и оборудование	DM	Производство транспортных средств и оборудования
Металлургическое производство	DJ	Металлургическое производство
Легкая промышленность и другие обрабатывающие производства		
Текстильное и швейное производство	DB	Текстильное и швейное производство
Производство кожи, изделий из кожи	DC	Производство кожи, изделий из кожи и производство обуви
Прочее	Остальные D	
Топливо-энергетический комплекс (ТЭК)		
Топливо-энергетические полезные ископаемые	CA	Добыча топливо-энергетических полезных ископаемых
Производство нефтепродуктов	DF	Производство кокса, нефтепродуктов и ядерных материалов
Производство и распределение газообразного топлива	EA 40.21	Производство и распределение газообразного топлива; торговля газообразным топливом, подаваемым по распределительным сетям

Комплексы / Отрасли	Код ОКВЭД	Название раздела ОКВЭД (ОК 029-2001)
Производство, передача и распределение электроэнергии	EA 40.1	Производство, передача и распределение электроэнергии
Производство, передача и распределение пара и горячей воды (тепловой энергии)	EA 40.3	Производство, передача и распределение пара и горячей воды (тепловой энергии)
Комплекс строительства и ЖКХ (КСИ-ЖКХ)		
Строительство и производство строительных материалов		
Строительство	F	Строительство
Производство прочих неметаллических минеральных продуктов	DI	Производство прочих неметаллических минеральных продуктов
Добыча прочих полезных ископаемых	CB 14	Добыча прочих полезных ископаемых
Жилищно-коммунальное хозяйство		
Недвижимость	KA 70	Операции с недвижимым имуществом
Сбор, очистка и распределение воды	EA 41	Сбор, очистка и распределение воды
Сбор сточных вод, отходов и аналогичная деятельность	OA 90	Сбор сточных вод, отходов и аналогичная деятельность
Торгово-транспортно-логистический комплекс (ТТЛК)		
Торговля	G	Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования
Транспорт и логистика		
Железнодорожный транспорт	I 60.1	Железнодорожный транспорт
Автомобильный транспорт	I 60.2	Автомобильный транспорт
Водный транспорт	I 61	Деятельность водного транспорта
Воздушный транспорт	I 62	Деятельность воздушного транспорта
Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность	I 63, без I 63.3	Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность
Трубопроводный транспорт	I 60.3	Трубопроводный транспорт
Курортно-туристский комплекс (СКТК)		
Гостиницы и рестораны	H	Гостиницы и рестораны
Санатории	85.11.2	Санатории
Деятельность туристических агентств	I 63.3	Деятельность туристических агентств
Услуги по организации отдыха и развлечений, культуры и спорта	O 92	Деятельность по организации отдыха и развлечений, культуры и спорта
Комплекс социальных и инновационных услуг (КСИУ)		
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	N (без 85.11.2)	Здравоохранение и предоставление социальных услуг (без санаториев)
Образование	M	Образование
Научные исследования и разработки	K 73	Научные исследования и разработки
Информационные технологии	K 72	Деятельность, связанная с использованием вычислительной техники и информационных технологий
Услуги связи	I 64	Связь

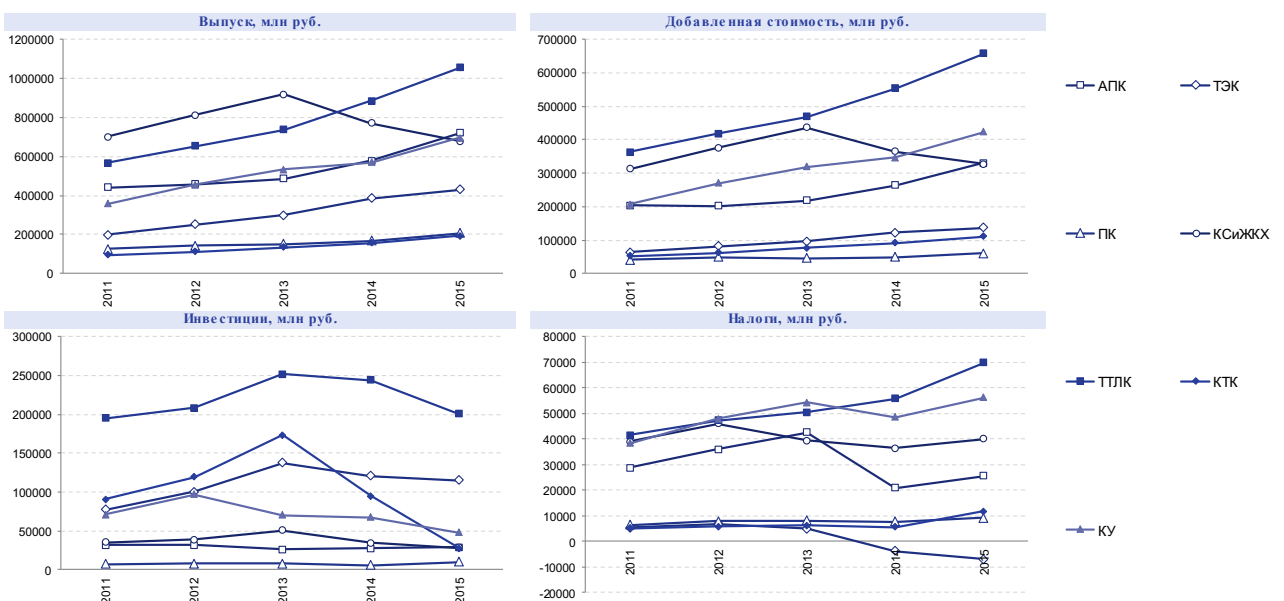
Рисунок 224 – Динамика и прогноз развития комплексов (2)



В ценах соответствующих лет
 Источник: Краснодарстат, Минэкономики Краснодарского края, аналитика LC-AV.

КК.ОК4-В1 - 12.01.17

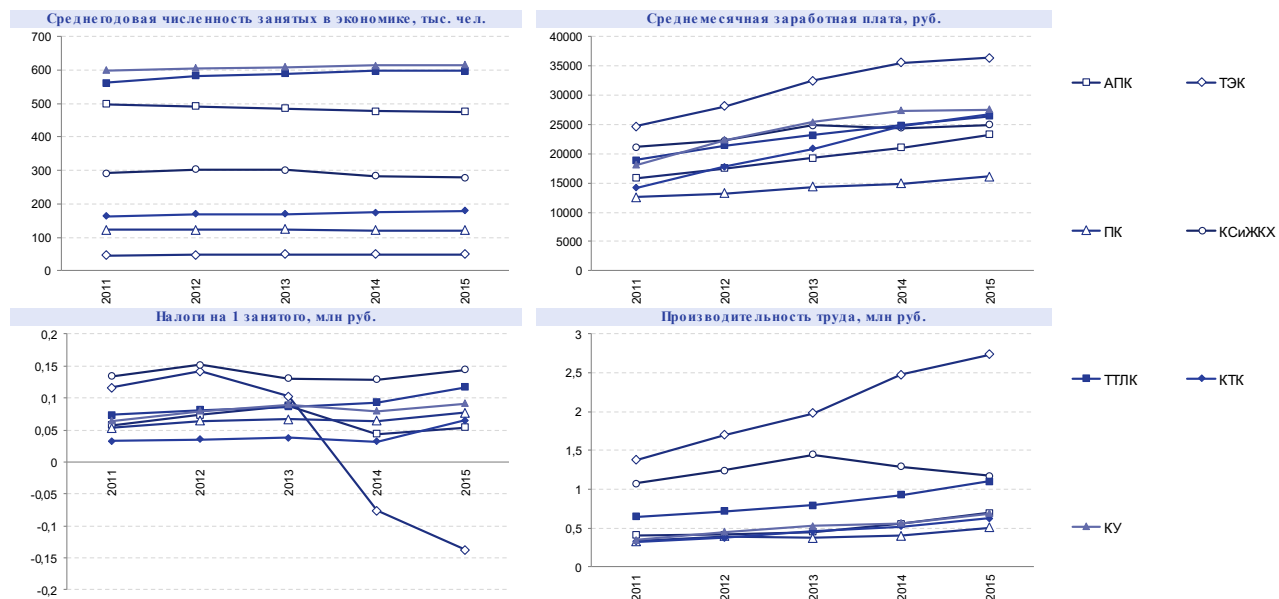
Рисунок 225 – Краснодарский край: динамика ключевых показателей в разрезе комплексов (1)



В ценах соответствующих лет. Инвестиции - без субъектов малого предпринимательства.
 Источник: Краснодарстат, Минэкономики Краснодарского края, аналитика LC-AV.

КК.ОК7-А - 17.01.12

Рисунок 226 – Краснодарский край: динамика ключевых показателей в разрезе комплексов (2)



В ценах соответствующих лет.
 Источник: Краснодарстат, Минэкономки Краснодарского края, аналитика LC-AV.

КК.СЭБ-А - 170112

3.3.5 Торгово-транспортно-логистический комплекс

3.3.5.1 Общая характеристика торгово-транспортно-логистического комплекса Краснодарского края

Согласно принятой в рамках настоящей работы структуре межотраслевых экономических комплексов, в состав ТТЛК входят следующие отрасли:

- Торговля.
- Транспорт и логистика:
 - Железнодорожный транспорт.
 - Автомобильный транспорт.
 - Водный транспорт.
 - Воздушный транспорт.
 - Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность.
 - Трубопроводный транспорт.

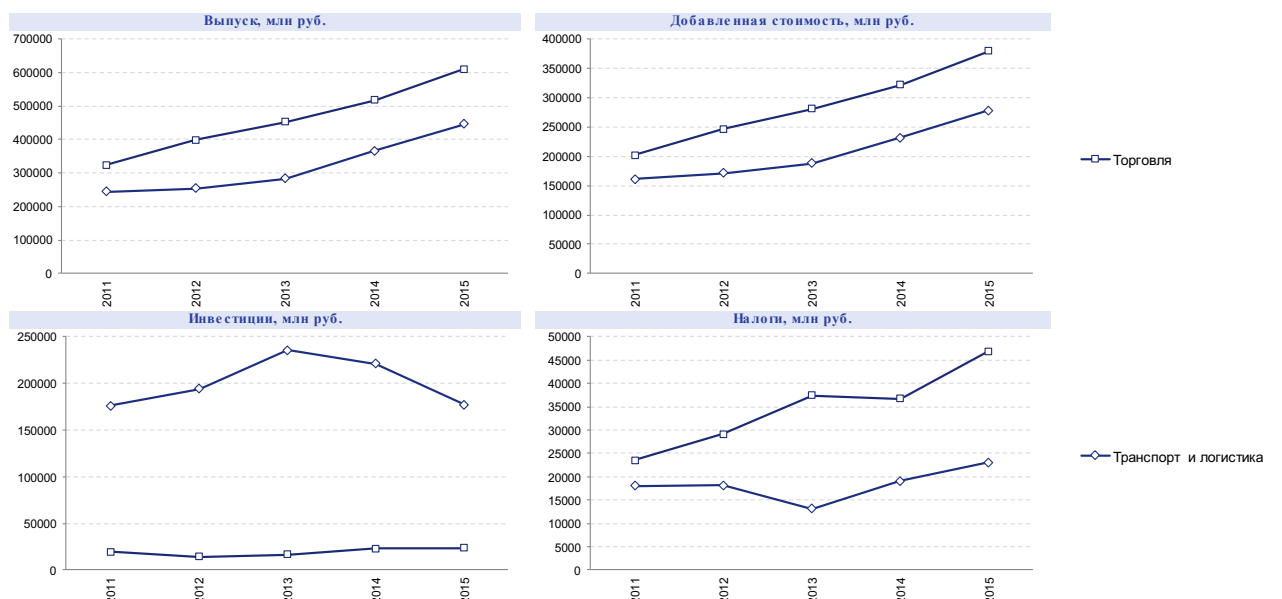
Позиции ТТЛК в экономике Краснодарского края по ключевым показателям (в соответствии с принятым делением на 7 межотраслевых комплексов) в 2015 г.:

- Выпуск (счет производства) – 26,57% (1 место из 7).
- Валовая добавленная стоимость – 32,13% (1 место из 7).
- Среднегодовая численность занятых – 25,81% (2 место из 7).
- Инвестиции в основной капитал – 43,79% (1 место из 7).
- Налоговые поступления – 33,93% (1 место из 7).

В структуре комплекса торговля лидирует по объему выпуска, добавленной стоимости, объему налоговых поступлений и численности занятых. Транспорт и логистика лидируют по объему инвестиций, среднемесячной заработной плате, налогам на 1 занятого и производительности труда.

В динамике по комплексу наблюдается рост значений основных показателей, кроме объема инвестиций как в торговле, так и в транспорте и логистике.

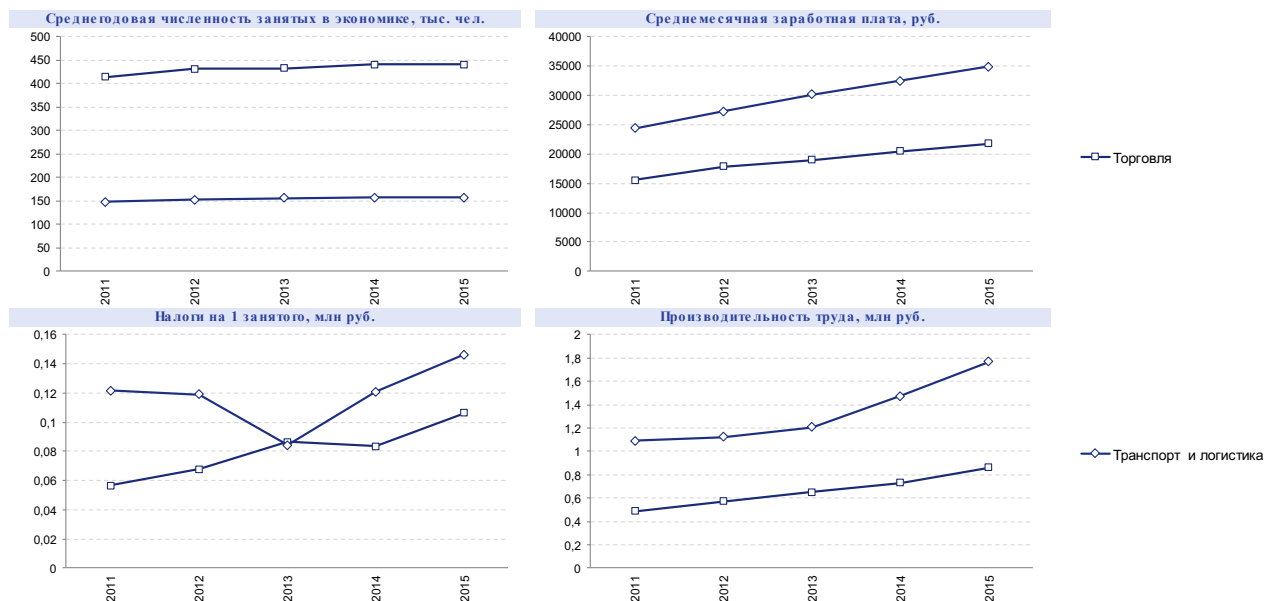
Рисунок 346 – ТТЛК: динамика ключевых показателей отраслей (1)



В ценах соответствующих лет. Инвестиции - без субъектов малого предпринимательства.
 Источник: Краснодарстат, Минэкономики Краснодарского края, аналитика LC-AV.

БК.037-A - 170112

Рисунок 347 – ТТЛК: динамика ключевых показателей отраслей (2)



В ценах соответствующих лет.

Источник: Краснодарстат, Минэкономики Краснодарского края, аналитика LC-AV.

БК КСБ-А - 11/01/15

Рисунок 348 – Показатели предприятий ТТЛК, входящих в TOP-300+ предприятий Краснодарского края по объему выручки (1)

Торгово-транспортно-логистический комплекс (ТТЛК)

Структура TOP-300+ в разрезе отраслей: ключевые выводы и инфографика (1/2)

ТТЛК по количеству, выручке от продаж формируется в основном за счет предприятий отрасли «Торговля». По прибыли от продаж – предприятий отраслей «Трубопроводный транспорт», «Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность» и «Торговля».

	по количеству предприятий, ед.		по выручке от продаж, млн руб.		по прибыли от продаж, млн руб.	
	Число	Доля	Выручка	Доля	Прибыль	Доля
ТТЛК	188	27,5%	2 011 917,5	62,4%	164 906,5	60,9%
Торговля	122	64,9%	1 644 777,6	81,8%	25 891,9	15,7%
Транспорт и логистика	66	35,1%	367 139,9	18,2%	139 014,5	84,3%
Трубопроводный транспорт	5	2,7%	159 704,1	7,9%	77 611,2	47,1%
Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность	21	11,2%	134 670,2	6,7%	52 376,2	31,8%
Автомобильный транспорт	10	5,3%	59 171,7	2,9%	6 447,6	3,9%
Воздушный транспорт	10	5,3%	6 308,0	0,3%	706,3	0,4%
Водный транспорт	10	5,3%	6 142,2	0,3%	1 979,5	1,2%
Железнодорожный транспорт	10	5,3%	1 143,7	0,1%	-106,3	-0,1%

Источник: данные системы СПАРК (<http://www.spark-interfax.ru>), аналитика LC-AV.



Рисунок 349 – Показатели предприятий ТТЛК, входящих в TOP-300+ предприятий Краснодарского края по объему выручки (2)**Торгово-транспортно-логистический комплекс (ТТЛК)**

Структура TOP-300+ в разрезе отраслей: ключевые выводы и инфографика (2/2)

ТТЛК по внеоборотным активам и займам и кредитам (долгосрочным) представлен предприятиями блока «Транспорт и логистика» отраслей «Трубопроводный транспорт», «Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность» и блока «Торговля». По займам и кредитам (краткосрочным) – предприятий блока «Торговля» и блока «Транспорт и логистика» отрасли «Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность».

	по внеоборотным активам, млн руб.	по займам и кредитам (долгосрочным), млн руб.	по займам и кредитам (краткосрочным), млн руб.
ТТЛК	893 544,4 51,8%	631 158,3 49,2%	112 454,7 27,9%
Торговля	239 875,7 26,8%	139 236,3 22,1%	67 499,1 60,0%
Транспорт и логистика	653 668,6 73,2%	491 922,0 77,9%	44 955,6 40,0%
Трубопроводный транспорт	433 429,0 48,5%	365 368,9 57,9%	262,5 0,2%
Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность	193 243,8 21,6%	118 992,3 18,9%	40 881,2 36,4%
Автомобильный транспорт	17 194,1 1,9%	2 617,3 0,4%	1 652,0 1,5%
Воздушный транспорт	996,4 0,1%	0,0 0,0%	731,4 0,7%
Водный транспорт	8 618,6 1,0%	4 929,2 0,8%	1 426,2 1,3%
Железнодорожный транспорт	186,7 0,0%	14,3 0,0%	2,2 0,0%

Источник: данные системы СПАРК (<http://www.spark-interfax.ru>), аналитика LC-AV.**Тенденции развития торговли в Краснодарском крае:**

- Интенсивное развитие торговли:
 - Численность занятых в отрасли – более 440 тыс. чел. По обороту розничной торговли Краснодарский край занимает первое место в ЮФО и третье место – по России. На конец 2015 г. показатель составил 1 161 млрд руб. Удельный вес торгующих организаций в обороте розничной торговли в 2015 г. составил 89% (в 2014 г. – 88%), розничные рынки и ярмарки формировали соответственно 11% (в 2014 г. – 12%) оборота розничной торговли. На конец 2015 г. 54% оборота розничной торговли края (или 623 млрд руб.) составляют товары непродовольственной группы.
 - Оборот оптовой торговли в Краснодарском крае в 2015 г. также продемонстрировал положительную динамику: рост составил 5,6% до 1 205,3 млрд руб. На территории Краснодарского края функционируют 2 834 предприятия оптовой торговли, в том числе 950 специализируются на поставках продовольственных товаров, 1 884 – на поставках непродовольственных товаров.
- Динамика экспорта и импорта товаров:
 - в 2015 г. значительно снизился темп роста внешнеторгового оборота – 66%, так в 2014 г. он составлял 113%. На конец 2015 г. экспорт товаров составил 6274 млн USD, 91% из которых приходится на страны дальнего зарубежья, 9% – на страны СНГ.
 - Импорт – 3 989 млн USD. Доля импортируемых товаров из стран СНГ и стран дальнего зарубежья составляет 12% и 88% соответственно.
- Бурное развитие сетевой торговли:
 - Стремительно развиваются крупные торговые сети как федерального (ООО «Ашан», ООО «Окей», ООО «Леруа Мерлен», ООО «Орифлэйм Косметик»), так и краевого значения (ЗАО «Тандер» сеть магазинов Магнит, ООО «ТВК-Р» сеть магазинов Табрис, сеть магазинов ООО «Эконом», ЗАО фирма «Агрокомплекс»), а также глобальные мировые сети формата фаст-фуд: Subway, McDonalds, Baskin-

Robbins, KFC, Sbarro, Cinnabon, Starbucks, Papa Johns. В 2015 г. оборот розничных торговых сетей составил 253 млрд руб. или 22% от общего объема оборота розничной торговли (в 2014 г. соответственно 195 млрд руб. или 18%).

Тенденции развития **сферы потребительских услуг** Краснодарского края:

- Развитие рынка потребительских услуг – важнейший мировой тренд:
 - Потребительская сфера – одна из лидирующих отраслей экономики Краснодарского края, которая развивается динамичными темпами. Она насчитывает более 70 тысяч хозяйствующих субъектов и обеспечивает рабочими местами четверть трудоспособного населения края.
- 5 место среди 85 регионов России по обороту общественного питания:
 - На протяжении последних 5 лет отрасль имеет устойчивый положительный вектор развития. Оборот общественного питания в 2015 г. составил 65,6 млрд руб. Структура общедоступного общепита выглядит следующим образом: на долю ресторанов и баров приходится 11,5%, кафе – 47%, закусочных и столовых – 28,6%, доля других типов предприятий, таких как бистро, кофейни, кафетерии, магазины кулинарии составляет 12,8%.
- Интенсивное развитие системы общественного питания:
 - Показатель оборота общественного питания на душу населения в Краснодарском крае более чем на 30% выше аналогичного по Южному федеральному округу и Российской Федерации.

Рисунок 350 – Тенденции развития торговли в Краснодарском крае

Оборот розничной и оптовой торговли в Краснодарском крае демонстрирует устойчивый рост
Тенденции развития торговли – динамика основных показателей



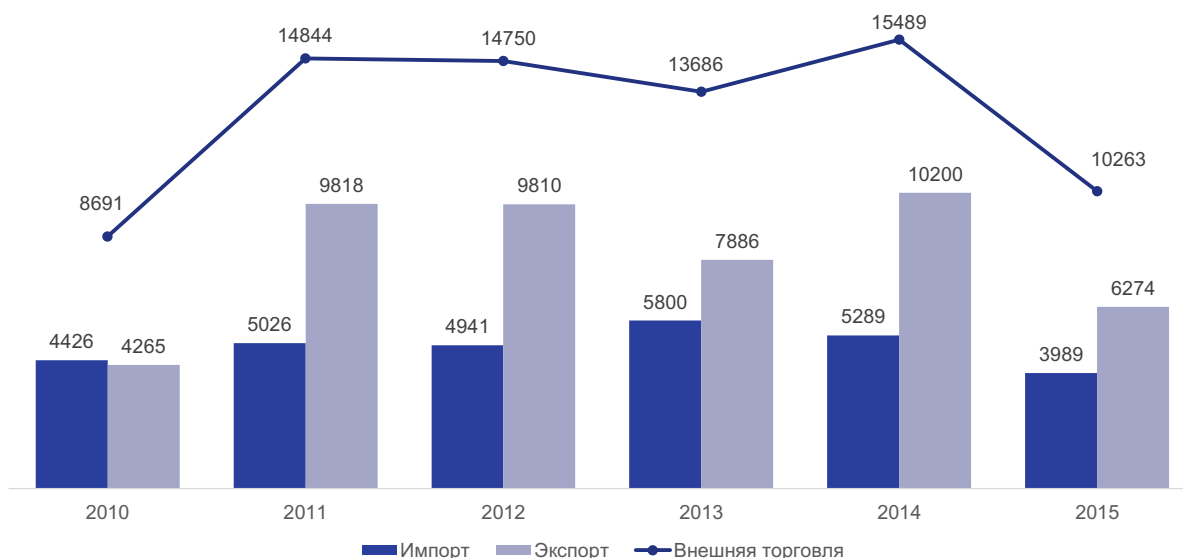
Источники: Росстат, аналитика LC-AV.



Рисунок 351 – Тенденции развития внешнеторговой деятельности Краснодарского края

Значительное снижение внешнеторгового оборота в 2015 г. (как экспорта, так и импорта)
Динамика показателей внешнеторговой деятельности

Внешнеторговая деятельность, млн руб.



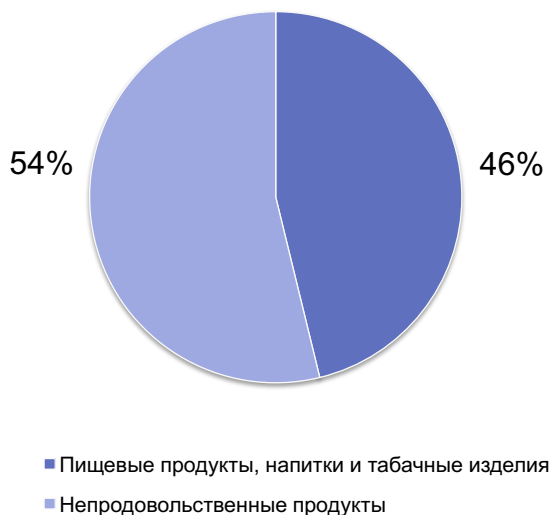
Источники: Росстат, аналитика LC-AV.



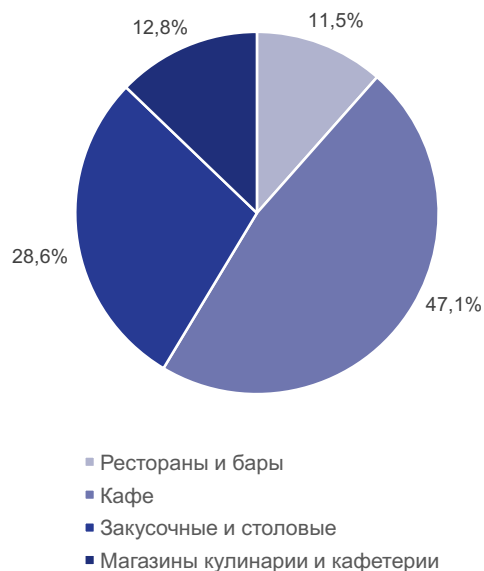
Рисунок 352 – Структура розничной торговли и общественного питания Краснодарского края

В структуре розничной торговли преобладают (с небольшим перевесом) непродовольственные товары, в структуре общественного питания – рестораны и бары
Отраслевая структура розничной торговли и общественного питания

Структура розничной торговли



Структура системы общественного питания



Источники: Росстат, аналитика LC-AV.

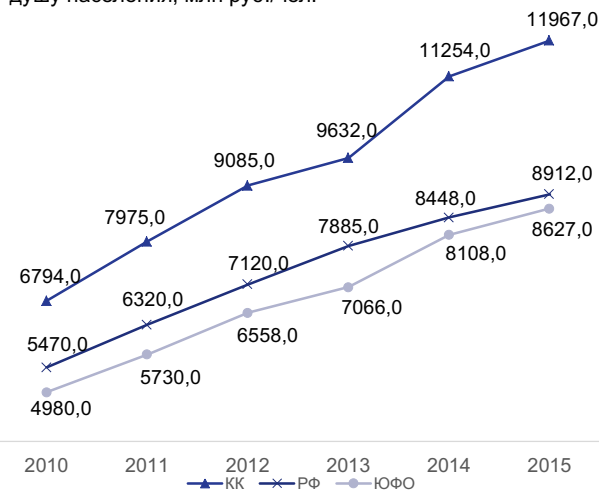


Рисунок 353 – Тенденции развития общественного питания и бытовых услуг

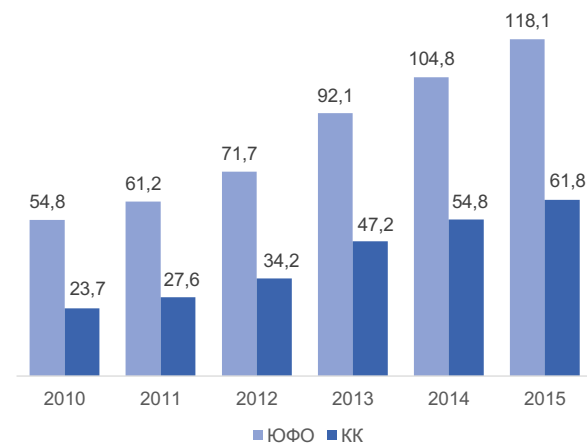
На протяжении последних 5 лет общественное питание и бытовые услуги демонстрируют устойчивый рост. Оборот общественного питания на душу населения в Краснодарском крае более чем на 30% выше значения среднего показателя по ЮФО и Российской Федерации

Тенденции развития общественного питания и бытовых услуг – динамика основных показателей

Оборот общественного питания на душу населения, млн руб./чел.



Объем бытовых услуг населению, млрд руб.



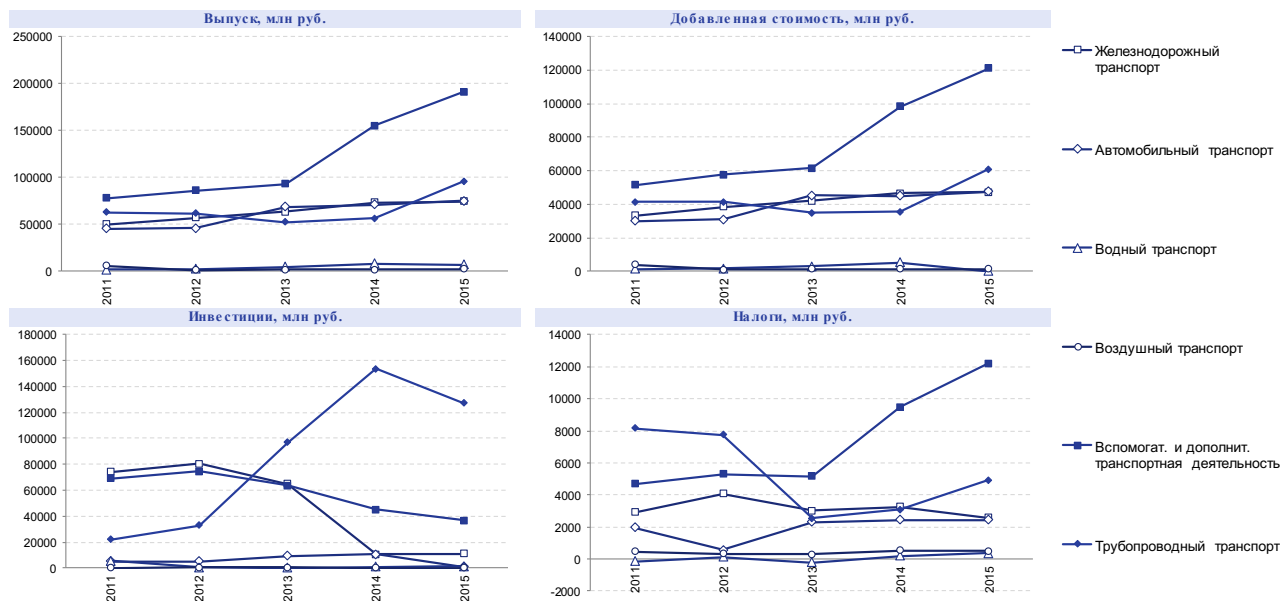
Источники: Росстат, аналитика LC-AV.



Транспортная инфраструктура является важнейшей составной частью торгово-транспортно-логистического комплекса. В состав транспортной инфраструктуры входят находящиеся в эксплуатации транспортные пути и сети. К ним относятся: автомобильные дороги, водные пути, воздушные коридоры, железнодорожные пути, мосты, каналы, терминалы, тоннели, транспортные узлы, трубопроводы, а также некоторые другие объекты, обеспечивающие перевалку (перемещение) грузов и обслуживание пассажиров. Примерами объектов транспортной инфраструктуры могут являться аэропорты, вокзалы, остановки, порты, станции и пр. Транспортная инфраструктура в совокупности с предприятиями и организациями транспорта, транспортными средствами и другими видами машин и механизмов, а также управляющих комплексов, задействованных в транспортном процессе, образуют транспортную систему. Функционирование транспортной системы обеспечивает удовлетворение потребностей предприятий и населения в грузовых и пассажирских перевозках.

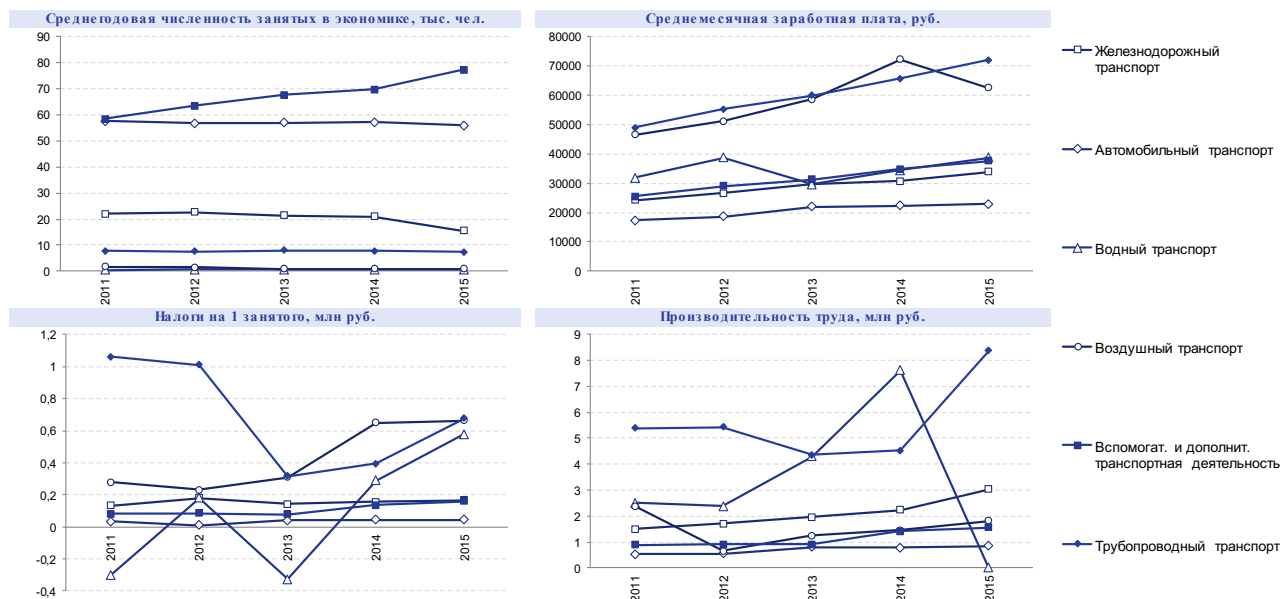
По большинству из ключевых показателей отраслей, входящих в ТТЛК, в Краснодарском крае лидируют вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность и трубопроводный транспорт. По этим же видам деятельности происходит основной рост, причем на него не повлияли политические и внешнеэкономические факторы, что особенно актуально для трубопроводного транспорта.

Рисунок 354 – Транспорт и логистика: динамика ключевых показателей отраслей (1)



КК.027-A - 170112

Рисунок 355 – Транспорт и логистика: динамика ключевых показателей отраслей (2)



КК.028-A - 170112

Краснодарский край отличается довольно высоким уровнем развития транспортной инфраструктуры. Наблюдается впечатляющая динамика роста показателей развития транспортной системы региона. Так, за период 2005-2014 гг. протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием возросла с 10 239 км до 33 035 км (в 3,2 раза), эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования увеличилась с 2 088 км до 2 136 км.

Позитивная динамика улучшения параметров транспортной инфраструктуры продолжилась и в 2015 г. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием увеличилась на 716,1 км до 33 750,9 км. По федеральным дорогам прирост составил 66,5 км, по региональным и местным – 649,6 км. Общая протяженность автодорог федерального значения в регионе составила на конец 2015 г. 1 418,8 км. Плотность автодорог общего пользования с твердым покрытием достигла в 2015 г. 4 471 км на 10 тыс. кв. м территории региона (в 2014 г. – 4 376,1). Удельный вес автодорог с твердым покрытием в общей площади автодорог составил 84%. Плотность железнодорожных путей общего пользования составила в 2015 г. 283 км на 10 тыс. кв. м территории.

Значительный толчок расширению мощности транспортной инфраструктуры Краснодарского края дала подготовка к проведению XXII Зимних Олимпийских игр в Сочи в 2014 г. Проекты развития транспортной инфраструктуры осуществлялись в соответствии с государственной программой строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горно-климатического курорта (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 29.12.2007 г. №991). На развитие транспортной инфраструктуры была направлена большая часть инвестиций, вложенных в подготовку проведения Олимпиады и развитие города Сочи как круглогодичного горноклиматического курорта. В ходе этих работ было построено более 200 км железнодорожных путей, 54 моста и 22 тоннеля. Создана уникальная дорога, совмещенная для использования автомобильным и железнодорожным транспортом, соединяющая аэропорт, Адлер, Сочи и спортивные объекты, находящиеся на территории Имеретинской низменности, с районом Красной Поляны. Проведена реконструкция железной дороги от Туапсе до Адлера.

Доля автомобильных дорог регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям, снизилась по отношению к 2008 г. на 3%, и составила в 2015 г. 32,85%. Построено 6 обходов населенных пунктов на автомобильных дорогах регионального и федерального значения. В 2014 г. завершено строительство первой в России трассы для проведения шоссеино-кольцевых автомобильных гонок серии «Формула-1» в Олимпийском парке.

Работы по улучшению транспортной инфраструктуры Краснодарского края продолжились и в постолимпийский период. Например, в ноябре 2016 г. было открыто движение по новой трехуровневой развязке в районе пос. Джубга (1 442 км автотрассы М-4 «Дон»). Длина развязки составляет 10,9 км. Она разводит по разным уровням транспортные потоки, двигающиеся по трем направлениям: Краснодар – Новороссийск и обратно, Новороссийск – Сочи (первый уровень); Краснодар-Сочи и обратно (второй уровень); Сочи – Новороссийск (третий уровень).

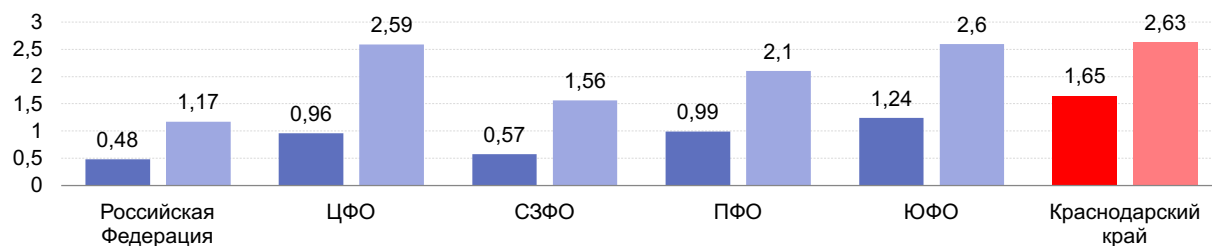
Благодаря реализованным инфраструктурным проектам, Краснодарский край обладает относительно высокой связностью внутренней территории. Это доказывают высокие значения коэффициентов Энгеля и Гольца. Коэффициент Энгеля показывает плотность транспортной инфраструктуры относительно численности населения территории. Коэффициент Гольца характеризует транспортную связность территории между населенными пунктами. Исходные данные для расчета коэффициентов Энгеля и Гольца (для автомобильных и железных дорог) приведены на нижеследующем рисунке. Даны значения коэффициентов для Краснодарского края, Федеральных округов РФ и для страны в целом.

Железные дороги в крае развиты лучше, чем в среднем по стране, однако связность железнодорожной сети все же ниже, чем в среднем по ЮФО, и чем в самом инфраструктурно развитом федеральном округе – Центральном.

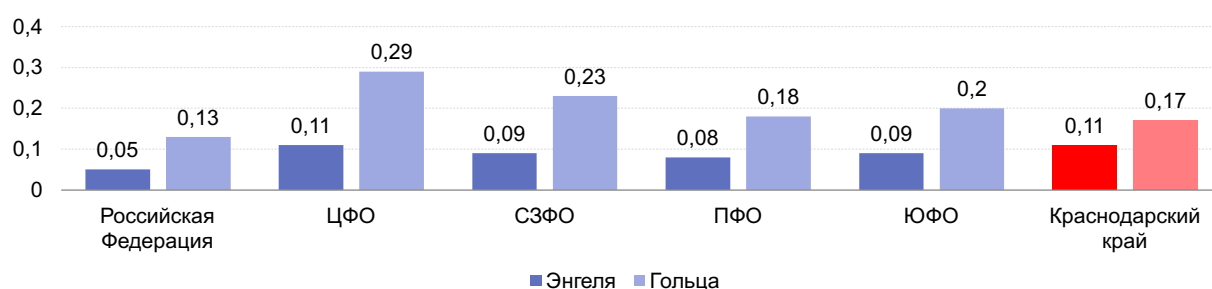
Рисунок 356 – Сравнение результатов расчета коэффициентов транспортной связности территории Краснодарского края

Краснодарский край обладает относительно высокой связностью внутренней территории.
Сравнение результатов расчета коэффициентов транспортной связности территории Краснодарского края (коэффициент Энгеля и коэффициент Гольца)

Коэффициенты для автомобильных дорог



Коэффициенты для железных дорог



Источник: аналитика LC-AV.



В целом, из Краснодара за 3-3,5 часа можно добраться наземным (в первую очередь, автомобильным, автобусным) транспортом почти до любой точки края. Исключения составляют наиболее отдаленные территории Отрадненского и Мостовского районов, а также, что более важно, вся территория «Большого Сочи», время в пути до которой составляет порядка 4-5 часов.

Пригородное железнодорожное сообщение в крае развито хуже. Несмотря на то, что Краснодар связан маршрутами электричек со всеми основными поселениями края, расписание пригородных поездов составлено неудобно, не отличается регулярностью. По каждому из основных направлений (Тихорецкое, Тимашевское, Кавказское, Новороссийское, Горячеключевское) электрички ходят не более нескольких раз в сутки.

Поезда идут со всеми остановками, что делает их примерно в 1,5 раза более медленным видом транспорта, чем междугородние автобусы. Такое расписание свидетельствует о низких пассажирских потоках на пригородном железнодорожном транспорте в структуре внутренней мобильности жителей Краснодарского края. Тем не менее, развитие пригородных железнодорожных перевозок имеет очевидный потенциал для региональной транспортной системы.

С точки зрения внешней транспортной доступности и внутренней транспортной связности черноморское побережье Краснодарского края четко разделяется на две зоны: северную (от Тамани до Геленджика с центром в Новороссийске) и южную (от Туапсе до Адлера с центром в Сочи). Основными точками прибытия пассажиров дальнего следования на Черноморское побережье Краснодарского края продолжают оставаться аэропорты и железнодорожные вокзалы.

В 2016 г. началось строительство транспортного перехода (моста) через Керченский пролив. Мост пройдет между Керченским и Таманским полуостровами через остров Тузла и Тузлинскую косу с возможностью автомобильного и железнодорожного движения. Дорожная развязка со стороны Тамани строится одновременно и для моста, и для строящегося порта. Мост и автомобильные подходы к нему должны стать частью автодороги А-290 «Керчь – Новороссийск». В перспективе мост станет частью создаваемой кольцевой автодороги вокруг Черного моря. Для движения автотранспорта мост планируется сдать в эксплуатацию в кон-

це 2018 г., для движения железнодорожного транспорта – в конце 2019 г. После завершения строительства Керченского моста порт «Кавказ» прекратит выполнять пассажирские функции и будет специализироваться на перевалке нефтехимических грузов.

Помимо автотранспортной и железнодорожной инфраструктуры значительные инвестиции были вложены в развитие объектов авиационной и водной транспортной инфраструктуры. В 2009 г. в эксплуатацию было введено новое здание аэровокзала Сочи. В конце 2013 г. были простроены новая посадочная галерея, оборудованная 10 телетрапами, и новый VIP-терминал площадью 4 тыс. кв. м. Пропускная способность аэропорта Сочи составляет 2,5 тыс. пасс./час. В период проведения Олимпиады пропускная способность была увеличена до 3,8 тыс. пасс./час. В рамках работ были также увеличены параметры взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перрона и мест стоянки воздушных судов, благоустроена прилегающая территория. В 2016 г. Международный совет аэропортов (ACI) признал воздушную гавань Сочи лучшей в Европе по качеству обслуживания.

Работы по улучшению инфраструктуры воздушного транспорта охватывают и другие аэропорты Краснодарского края. Например, с 2012 г. проводится реконструкция аэропорта Краснодара («Пашковский»). Разрабатывается генеральный план аэропорта, предусматривающий доведение пассажирооборота до 10 млн чел. к 2030 г. В марте 2016 г. начались работы по строительству нового терминала аэропорта Анапы («Витязево»). Площадь аэровокзального комплекса составит 12 тыс. кв. м., пропускная способность 600 пасс./час. После возведения новый терминал планируется использовать для внутренних рейсов. Старый терминал закроется на реконструкцию, а после ее завершения будет использоваться для обслуживания международных линий.

Три воздушных гавани Краснодарского края относятся к числу аэропортов федерального значения: «Сочи» (Адлер), «Пашковский» (Краснодар) и «Витязево» (Анапа). По итогам 2016 г. аэропорт «Сочи» (Адлер) вышел на пятое место среди российских аэропортов, обслужив 5 249 тыс. пассажиров (в 2015 г. – 4 089 тыс. пассажиров). Это в 4,3 раза больше, чем в 2005 г. (1 223 тыс. чел.). Маршрутная сеть аэропорта включает в себя все крупные аэропорты РФ, а также аэропорты Еревана, Минска, Стамбула. Сравнение пассажирооборота крупнейших аэропортов Юга России в 2016 г. представлено на рисунке.

Рисунок 357 – Пассажирооборот аэропортов Юга России в 2016 г.

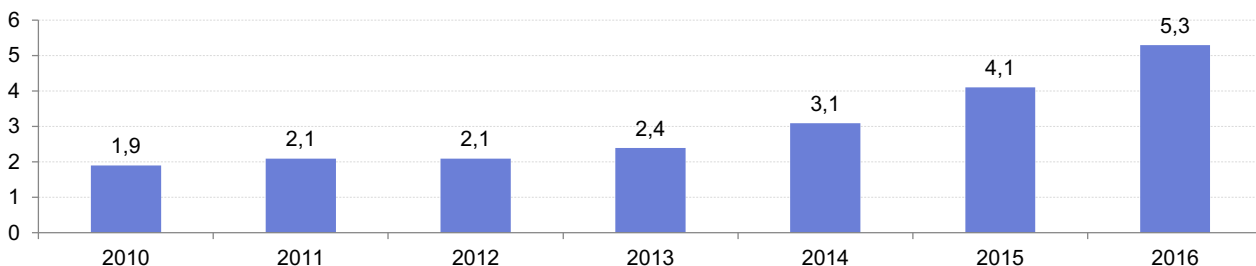
Аэропорт «Сочи» (Адлер) – лидер по пассажиропотоку среди аэропортов Юга России (пятое место среди российских аэропортов)

Пассажирооборот аэропортов Юга России

Пассажирооборот крупнейших аэропортов Юга России в 2016 г., тыс. чел



Пассажирооборот аэропорта «Сочи» (Адлер) в 2010-2016 гг., млн чел.



Источник: Минтранс России



Международный транзитный потенциал региона, кроме железнодорожного, реализуется морским транспортом. Расположенные на территории региона морские порты относятся к Азово-Черноморскому бассейну и активно развиваются. В 2012 г. был сдан в эксплуатацию морской порт «Сочи Имеретинский». Грузы порт начал принимать еще раньше – с 2010 г. Целью его строительства было обеспечение возведения олимпийских объектов различными видами строительных материалов и оборудования (гравий, песок, цемент, щебень, электрооборудование и пр.). В настоящее время порт перепрофилируется для обслуживания яхт и других маломерных судов.

Значительное строительство ведется в порту Тамани. Осенью 2011 г. здесь была открыта первая очередь зернового терминала мощностью 5 млн т. Летом 2012 г. в эксплуатацию запущен перегрузочный комплекс нефти и нефтепродуктов. В период 2017-2020 гг. планируется открыть терминал для перевалки аммиака и карбамида, грузооборотом 2 млн и 3 млн т, соответственно. Ведутся работы по созданию контейнерного терминала. После завершения строительства всех терминалов проектная мощность порта Тамань составит 93 млн т грузов в год.

Помимо этого, в период 2008-2015 гг. в портах региона были введены в эксплуатацию новые мощности портовой инфраструктуры:

- балкерный терминал мощностью 3 млн т минеральных удобрений в год в порту Туапсе;
- зерновые терминалы в порту Новороссийск (мощностью 3,6 млн и 3,5 млн т в год), в порту Туапсе (до 2 млн т);
- контейнерный терминал мощностью до 350 тыс. TEU в год в порту Новороссийск.

Продолжаются работы на объектах следующих нефтеналивных комплексов региона:

- строительство бункеровочных мощностей с увеличением объемов бункеровочных услуг до 648 тыс. т в год в порту Новороссийск;
- реконструкция причала №1 (площадка А) нефтерайона «Шесхарис» в порту Новороссийск мощностью 15 млн т нефти и нефтепродуктов в год;
- строительство глубоководного причала №1 в порту Туапсе мощностью 7 млн т нефти и нефтепродуктов в год;
- строительство перегрузочного комплекса по перевалке нефти, нефтепродуктов и СУГ в морском порту Тамань мощностью 10,5 млн т в год;
- строительство мазутного терминала в Новороссийске мощностью 4 млн т в год.

Завершено строительство 2-ой очереди перевалочного комплекса сжиженных углеводородных газов в порту Темрюк мощностью 0,3 млн т в год.

К числу наиболее значимых по грузообороту морских портов Краснодарского края относятся: Новороссийск, Кавказ, Туапсе, Тамань, Ейск и Темрюк. Порт Новороссийска является крупнейшим в России. В 2016 г. его грузооборот составил 131,4 млн т (в 2015 г. – 127,1 млн т). Доля Новороссийска в грузообороте всех морских портов России составила 18,2% (в 2015 г. – 18,8%), в Азово-Черноморском бассейн – 53,9% (в 2015 г. – 54,6%).

Новороссийск значительно опережает по перевалке грузов другие крупнейшие порты России: Усть-Лугу – 93,4 млн т (Балтийский бассейн), Восточный – 68,5 млн т (Дальневосточный бассейн), Приморск – 64,4 млн т (Балтийский бассейн) и Большой порт Санкт-Петербург – 48,6 млн т (Балтийский бассейн). Сведения о грузообороте крупнейших морских портов Краснодарского края в период 2013-2016 гг. приводятся на рисунке.

Таким образом, транзитный потенциал данных объектов транспортной инфраструктуры Краснодарского края действительно выделяется на фоне аналогичных объектов других регионов России. Только порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области в потенциале могут превзойти объемы портов Краснодарского края (Транспортная стратегия РФ до 2030 го-

да). Каждый из прочих портов России на других акваториях даже в перспективе будут обрабатывать значительно меньше грузов (не более 30 млн т / год к 2030 г.).

Рисунок 358 – Грузооборот крупнейших морских портов Краснодарского края в 2013-2016 гг.⁵⁶

Наименование показателя	Единица измерения	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Грузооборот морских портов России, всего	млн т	589,0	623,4	676,7	721,9
грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна	млн т	174,4	194,5	232,9	244,0
Новороссийск	млн т	112,6	121,5	127,1	131,4
Кавказ	млн т	7,9	10,2	30,5	33,2
Туапсе	млн т	17,7	22,1	25,2	25,2
Тамань	млн т	9,5	10,2	12,3	13,5

В регионе развивается трубопроводный транспорт. Перекачкой нефти по магистральным нефтепроводам занимается в регионе АО «Черномортранснефть» (дочернее предприятие ПАО «Транснефть»). АО «Черномортранснефть» эксплуатирует более 3 тыс. км магистральных нефтепроводов. Транспортировку углеводородного сырья обеспечивают насосные станции двух управлений магистральных нефтепроводов – Краснодарского и Тихорецкого. Хранение нефти и нефтепродуктов обеспечивают перевалочный комплекс «Шесхарис» и нефтебаза «Тихорецкая». Комплекс «Шесхарис», расположенный в Новороссийске, является крупнейшим в России. Помимо территории Краснодарского края в зоне ответственности АО «Черномортранснефть» еще 5 субъектов Российской Федерации: Ставропольский край, Ростовская область, Республика Адыгея, Кабардино-Балкария и Республика Дагестан.

Помимо нефтепроводов в регионе хорошо развита сеть магистральных газопроводов. Большое значение имеет строительство т.н. «Южного коридора», представляющего систему газопроводов для улучшения снабжения голубым топливом центра и юга европейской части России, а также подачи газа в магистральный газопровод «Турецкий поток». С начала 2016 г. построенные участки газопровода и компрессорные станции используются для поставок газа по «Голубому потоку».

В конце 2016 г. реализован масштабный проект строительства магистрального газопровода «Краснодарский край – Крым». Общая протяженность сухопутной части магистрали составляет 341 км, начальная точка расположена между компрессорными станциями «Казачья» и «Русская». Реализация проекта позволила соединить Крым с Единой системой газоснабжения России. Газопровод обеспечил газификацию Крымского полуострова. Мощность газопровода составляет 4 млрд куб. м в год.

Сведения об основных результатах развития транспортной инфраструктуры Краснодарского края в 2010-2015 гг. представлены в таблице.

Рисунок 359 – Ввод в действие производственных мощностей транспортной инфраструктуры в Краснодарском крае в 2010-2015 гг.⁵⁷

Наименование показателя	Единица измерения	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Новые железнодорожные линии	км	-	6,9	-	-	-	2,6
Автомобильные дороги с твердым покрытием	км	28,6	14,1	78,9	15,0	45,4	59,0
Нефтепроводы магистральные	км	15,0	1,6	57,6	30,7	256,1	-
Магистральные газопроводы и отводы от них	км	3,6	20,7	2,0	1,3	11,0	494,4

⁵⁶ Источник: Ассоциация Морских портов России.

⁵⁷ Источник: Краснодарстат.

Улучшение состояния транспортной инфраструктуры способствовало значительному ускорению развития транспортной системы региона в целом. За период 2008-2015 гг. основные показатели работы транспортного комплекса отличались положительной динамикой. Объемы предоставленных услуг предприятий транспорта ежегодно растут не менее чем на 8-10%. По итогам 2015 г. объем услуг транспорта составил более 258,1 млрд руб., в 3 раза больше чем в 2008 г. Предприятиями транспортного комплекса формируется около 8% консолидированного бюджета Краснодарского края. В развитие транспорта в период 2008-2015 гг. было инвестировано более 700 млрд руб.

Улучшение состояния транспортной инфраструктуры позволило добиться существенного роста грузовых и пассажирских перевозок. За период 2005-2014 гг. грузооборот автомобильного транспорта (по организациям всех видов деятельности) возрос с 5 697 млн т-км до 7 013 млн т-км (на 23,1%), пассажирооборот автобусного транспорта общего пользования – с 3 076 млн пассажиро-км до 4 208 млн пассажиро-км (на 36,8%). За период 2010-2015 гг. грузооборот транспорта общего пользования возрос с 113 млрд т-км до 122,6 млрд т-км. Пассажирооборот транспорта общего пользования сократился с 10 021 млн пасс-км до 9 608 млн пасс-км. (в 2014 г. – 10 195 пасс-км). Объем перевозки грузов транспортом общего пользования за период 2010-2015 гг. практически не изменился. В 2010 г. он составил 179,5 млн т, в 2015 г. – 179,6 млн т. В структуре перевозки грузов ведущее место занимает магистральный трубопроводный транспорт. Его доля в 2015 г. составила 73%. Доля железнодорожного транспорта составила 17,7%, автомобильного 8,2%.

Объемы пассажирских перевозок транспортом общего пользования возросли за период 2010-2015 гг. с 426,3 млн чел. до 439,9 млн чел. Наибольший вклад в обслуживание пассажиров внесли автомобильный транспорт (автобусные перевозки) – 68,5% от всех перевезенных пассажиров (в 2010 г. – 59,8%) и городской электрический транспорт – 26,9% (в 2010 г. – 36,3%). Основные сведения о перевозках грузов и пассажиров транспортом общего пользования (без учета субъектов малого предпринимательства) представлены в таблице.

В 2016 г. пассажиропоток вокзала Адлера составил 1,607 млн чел., Сочи – 1,130 млн чел., Анапы – 784 тыс.чел. На станции Лазаревская было обслужено 641,5 тыс. пассажиров, в Туапсе – 563,6 тыс.чел., в Новороссийске – 438,6 тыс.чел., Лоо – 315,7 тыс.чел., в Олимпийском парке – 170,6 тыс.чел., Хосте – 135,1 тыс. чел.

Рисунок 360 – Основные показатели грузовых и пассажирских перевозок транспортном общего пользования в Краснодарском крае в 2010-2015 гг.⁵⁸

Наименование показателя	Единица измерения	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Перевезено грузов транспортом общего пользования, всего	млн т	179,5	187,1	179,1	174,8	178,9	179,6
В том числе:	млн т	36,9	40,0	39,9	35,1	31,3	31,7
Железнодорожным	млн т	17,8	18,0	18,2	21,4	17,7	14,7
Автомобильным	млн т	123,8	128,3	121,2	117,4	127,3	131,1
Магистральным трубопроводным	млн т	0,3	-	-	-	1,8	-
Морским	млн т	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	-
Внутренним водным	млн чел.	426,3	477,3	485,0	452,0	450,7	439,9
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования, всего	млн чел.	15,8	15,7	16,2	17,2	27,6	19,2
В том числе:	млн чел.	254,8	309,3	318,4	295,1	293,3	301,5
Железнодорожным	млн чел.	154,8	151,1	149,3	139,5	128,1	118,1
Автомобильным	тыс. чел.	179,2	159,4	177,5	189,3	1 654,5	1 085,2
Городским электрическим							
Морским							

⁵⁸ Источник: Краснодарстат.

Дополнительным фактором транспортной нагрузки является сезонность. В летний период население Сочинской агломерации, по разным источникам, увеличивается на 500-600 тыс. чел., причем большинство из этих людей обладает высокой транспортной мобильностью. Тем не менее, даже увеличенные пассажирские потоки могут быть освоены пригородно-городским пассажирским железнодорожным транспортом при увеличении его провозной возможности и уменьшении интервала движения (вплоть до организации, при необходимости, тактового движения с провозной возможностью свыше 20 000 пассажиров в час в одном направлении). Другим необходимым условием обработки повышенных пассажиропотоков является реформа наземного пассажирского транспорта, включая оптимизацию маршрутной сети с ориентацией на подвоз к железнодорожным линиям, внедрение единых современных билетно-тарифных решений. Тем не менее, существующая транспортная инфраструктура Сочинской агломерации не является серьезным сдерживающим фактором даже для колоссального увеличения пассажиров в транспортной системе.

Несмотря на бурные темпы развития, транспортная инфраструктура региона пока не может в полной мере удовлетворить потребности населения и экономики. Реализация крупных международных и общероссийских проектов, интеграция Крыма, дальнейший рост туристической и миграционной привлекательности потребуют существенного расширения мощности транспортной инфраструктуры. Например, в связи с вхождением Крыма в состав России в 2014 г., произошел значительный рост грузовых и пассажирских перевозок. Перевалка грузов в порту «Кавказ» возросла за эти годы в 4,2 раза. Увеличился трафик движения автотранспортных средств. В первую очередь, в расширении нуждается автотранспортная сеть, которая не может выдержать пиковые нагрузки в период курортного сезона.

3.3.5.2 Конкурентные преимущества, ключевые проблемы и вызовы/тренды

Рисунок 361 – Конкурентные преимущества и ключевые проблемы торгово-транспортно-логистического комплекса Краснодарского края, а также вызовы/тренды, оказывающие влияние на развитие комплекса, в разрезе направлений конкуренции

Направление конкуренции	Вызовы / тренды	Конкурентные преимущества	Ключевые проблемы
G1. Рынки	<ul style="list-style-type: none"> • Высокий уровень конкуренции на региональных и международных рынках. • Развитие торговой деятельности и повышение качества потребительских услуг (особенно – в сельской местности). • Увеличение объемов реализации продукции отечественных производителей. • Организация производства полуфабрикатов и готовых блюд низкой ценовой категории. 	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие торговых сетей, а также торговых центров и крупных магазинов. • Интенсивное развитие сферы общественного питания. • Первое место в ЮФО по обороту розничной торговли. • Наличие сильного регионального бренда. • Снижение удельного веса мелко-розничной торговли и одновременный рост магазинов, торговых центров. • Интенсивно развиваются крупные торговые сети как федерального, так и краевого значения, а также глобальные мировые сети формата фаст-фуд. 	<ul style="list-style-type: none"> • Существенное снижение покупательной способности и экономической активности населения на фоне постоянного роста цен. • Недостаточный уровень качества оказания потребительских услуг (особенно – в сельской местности). • Широкое распространение несанкционированной (неофициальной) торговли и оказания услуг. • Отсутствие прозрачности механизмов ценообразования на продовольственные товары и услуги. • Недостаточно прозрачная конкуренция между компаниями, а также усиление глобальной и межрегиональной конкуренции.

Направление конкуренции	Вызовы / тренды	Конкурентные преимущества	Ключевые проблемы
<p>G2. Институты</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Поддержка малых и средних предприятий, а также предпринимательской инициативы (в т.ч. продвижение продукции местных товаропроизводителей). • Повышение эффективности взаимодействия между краевыми органами исполнительной власти и субъектами потребительского рынка. • Повышение качества саморегулирования на рынке торговли и оказания потребительских услуг, а также социальной ответственности компаний работающих в торговле. • Организация недостающих выездных видов услуг первой необходимости в отдаленных населенных пунктах. 	<ul style="list-style-type: none"> • Пристальное внимание государства к развитию отраслей, подготовка и реализация государственных программ. • Организации общественного питания внедряют в производство блюда национальной кухни. 	<ul style="list-style-type: none"> • Наличие сложных бюрократических процедур и административных барьеров в торговле. • Широкое распространение несанкционированной (неофициальной) торговли и оказания услуг. • Несовершенство нормативной правовой базы, регулирующей сферы торговли и обслуживания населения. • Недостаток предприятий, предлагающих продукцию специализированных организаций диетического питания, детских кафе и т.д. • Отсутствие достаточного количества предприятий бытовых услуг, выездной формы обслуживания лишает сельских жителей многих социально значимых видов бытовых услуг. • Отсутствие единого координационного торгово-логистического центра по продвижению продукции края на внешние рынки.

Направление конкуренции	Вызовы / тренды	Конкурентные преимущества	Ключевые проблемы
<p>G3. Человеческий капитал</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Возможность оперативной пере-квалификации персонала для отрасли в случае возникновения дефицита кадров. • Повышение мотивации персонала посредством стимулирующих выплат и увеличения заработной платы, создания благоприятных условий труда и предоставления возможности карьерного роста. • Формирование единой системы кадрового обеспечения сфер торговли, общественного питания и бытовых услуг. 	<ul style="list-style-type: none"> • Большая численность занятых и достойный уровень заработной платы и в транспорте и в торговле. • С развитием рыночных отношений профессия продавца стала одной из наиболее распространенных и востребованных. • Отсутствие необходимости долгосрочного и дорогостоящего получения профильного образования (для большинства работников отрасли). 	<ul style="list-style-type: none"> • Концентрация экономически-активного населения в крупных населенных пунктах и усиление разрыва в уровне комфортности среды проживания для людей на этих территориях и в сельской местности. • Недостаток дешевой рабочей силы. • Нехватка квалифицированных кадров (в т.ч. менеджеров). Отсутствие эффективной системы подготовки и переподготовки кадров.

Направление конкуренции	Вызовы / тренды	Конкурентные преимущества	Ключевые проблемы
<p>G4. Инновации и информация</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие информационной поддержки деятельности в отрасли – проведения рекламных компаний, акций и т.д. • Активное развитие интернет-торговли, обусловленное, с одной стороны значительным увеличением числа пользователей сети «интернет», а с другой – динамичным развитием интернет-магазинов, которые расширяются, выходят на новые рынки и продают все более широкий перечень товаров. • Повышение степени автоматизации логистических процессов. • Управление транспортно-логистическими операциями посредством сети Интернет и специализированных логистических платформ, позволяющих объединить в режиме реального времени грузоотправителей, грузополучателей, логистических операторов, транспортные компании и водителей. 	<ul style="list-style-type: none"> • Рост числа предприятий торговли, соответствующих современным требованиям. • Развитие культуры рекламы. • Внедрение новых форм торговли: удаленной торговли, автоматической формы, вендинга и т.д. 	<ul style="list-style-type: none"> • Недостаточный уровень компьютерной грамотности работников и вновь принимаемых сотрудников. • Существующее недоверие населения осуществлению деятельности, а также совершения покупок в интернете. • Недостаток информированности населения о существующих предложениях компаний на рынке.

Направление конкуренции	Вызовы / тренды	Конкурентные преимущества	Ключевые проблемы
G5. Природные ресурсы	<ul style="list-style-type: none"> • Возрастающие требования к экологической безопасности, эффективности использования производственного потенциала и трудовых ресурсов. 	<ul style="list-style-type: none"> • Увеличение интенсивности торговли и оказания потребительских услуг во время туристических сезонов. • В курортный сезон обеспеченность посадочными местами на территориях общедоступного общепита в прибрежной зоне увеличивается более чем на 60%. 	<ul style="list-style-type: none"> • Краснодарский край имеет наивысший индекс сейсмического риска среди всех субъектов Российской Федерации. Средняя повторяемость 7-балльных землетрясений на территории Краснодарского края составляет 1 раз в 11 лет, а средняя повторяемость 6-балльных – 1 раз в 5 лет.
G6. Пространство, реальный капитал	<ul style="list-style-type: none"> • Высокий транзитный потенциал морских портов края («Южные морские ворота России»). • Зависимость реализации транзитного потенциала от международной политики. • Реализация потенциала за счет увеличения экспорта из РФ в южном/юго-западном направлении. • Равномерное распределение торговых площадей по краю за счет увеличения количества объектов розничной торговли и создания новых рабочих мест. • Развитие объектов придорожного сервиса. 	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие торговой сети на всей территории края. • Реализация крупных инфраструктурных проектов: строительство моста через Керченский пролив, расширение дорожной сети Краснодарского края. 	<ul style="list-style-type: none"> • Недостаточный уровень развития инфраструктуры (в первую очередь – коммерческой и логистической). • Неудовлетворительное состояние автодорожных подходов к морским портам. • Конфликт между грузовой и пассажирской логистикой за инфраструктуру. • Плохое техническое состояние железных дорог и несоответствие растущим нагрузкам.

Направление конкуренции	Вызовы / тренды	Конкурентные преимущества	Ключевые проблемы
<p>G7. Инвестиции, финансовый капитал</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение доходов населения и его покупательской способности. Переориентация покупателей на более дешевые продукты и снижение объемов потребления. • Создание благоприятного делового и инвестиционного климата на территории края. • Повышение финансовой прозрачности деятельности участников потребительского рынка. • Государство берет на себя компенсацию расходов экспортеров на рекламу своей продукции за рубежом, частичную компенсацию себестоимости производимой сельскохозяйственной продукции. 	<ul style="list-style-type: none"> • Потребительский рынок – один из важнейших источников поступления денежных доходов в краевой бюджет. • Большой объем инвестиций в отрасль. • Потребительский рынок - один из основных источников поступления денежных доходов в краевой бюджет. • Крупные инвестиции в отрасль. 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение деловой и инвестиционной активности, а также ограниченные возможности финансирования отрасли. • Отсутствие прозрачности процесса ценообразования на продовольственные товары, неоправданное завышение цен товаропроизводителями и продавцами. • Нестабильная кредитная политика и высокие кредитные ставки, устанавливаемые кредитными организациями, а также недостаточное предоставление льготных тарифов и финансовых ресурсов, что не позволяет предприятиям развивать и обновлять производственную базу.

Вызовы/тренды

Развитие рынка потребительских услуг – важнейший мировой тренд. Потребительская сфера – одна из лидирующих отраслей экономики Краснодарского края, которая развивается динамичными темпами. Она насчитывает более 70 тысяч хозяйствующих субъектов и обеспечивает рабочими местами четверть трудоспособного населения края.

Интенсивное развитие глобальной торговли. Динамика международной торговли характеризуется высокими темпами развития. При общем росте внешней торговли ее динамика в отдельных странах и регионах различна. Внешняя торговля растет более быстрыми темпами, чем общие темпы внутрихозяйственного развития стран. Внешняя торговля является основной формой мировых хозяйственных связей. По динамике и стоимостным показателям она опережает рост мирового производства, движение капиталов и другие виды внешнеэкономических связей, что является одной из важнейших характеристик современной мировой экономики. Темпы прироста международных экспортно-импортных операций превышают темпы роста основных сегментов мирового производства, в т.ч. промышленных товаров, минерального сырья и сельскохозяйственной продукции.

Изменения в структуре мировой торговли. В частности, значительно возросла доля услуг средств связи и информационных технологий, в то же время сокращается доля торговли сырьевыми товарами и сельскохозяйственной продукцией. Будет происходить дальнейшее развитие новых форм торговли: удаленной торговли, автоматическая форма, вендинг, внедрение инновационных форм и т.д.

Особенное значение имеет активное развитие интернет-торговли. Общее число пользователей сети интернет и вовсе перевалило за 3,1 млрд чел. при населении Земли в 7,2 млрд. В 2014 г. общемировой объем интернет-торговли достиг 839,8 млрд USD, увеличившись по сравнению с прошлым годом на 21%, и в дальнейшем прогнозируется еще больший его рост - до полутора триллионов долларов к 2017 г. Интернет-магазины расширяются, выходят на новые рынки, а также продают все более широкий перечень товаров. Низкие издержки по сравнению с обычными магазинами способствуют открытию новых компаний.

Развитие объектов придорожного сервиса. Сегодня вдоль автомобильных дорог общего пользования размещено значительное число объектов дорожного сервиса, однако не все они соответствуют установленным требованиям, зачастую являясь стихийными.

Развитие торговой деятельности и повышение качества потребительских услуг (особенно – в сельской местности). Развитый по российским меркам рынок ритейла и потребительских услуг основных городов Краснодарского края может развиваться только за счет повышения качества. В сельской местности насыщенность торговыми площадями до сих пор низка, при том, что в Краснодарском крае к сельским может относиться поселение в несколько десятков тысяч человек.

Создание благоприятного делового и инвестиционного климата на территории края и поддержка малых и средних предприятий, а также предпринимательской инициативы (в т.ч. продвижение продукции местных товаропроизводителей). Особую актуальность придает необходимость диверсификации экономики Российской Федерации, а Краснодарский край с его климатическими условиями и имеющейся инфраструктурой должен стать одним из локомотивов развития малого и среднего предпринимательства в стране.

Равномерное распределение торговых площадей по краю за счет увеличения количества объектов розничной торговли и создания новых рабочих мест. Это может избавить от излишних нагрузок транспортную инфраструктуру, вызванных необходимостью совершать поездки в ядра агломерации и районные центры для покупки уникальных товаров или товаров высокого качества.

Дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры позволяет усилить позиции предприятий региона на российском и международном рынках. Расширение присутствия региональных предприятий на рынках, прежде всего, может коснуться АПК, внешнего транспорта, туристского и санаторно-курортного комплекса.

Заявленные и реализуемые проекты развития транспортной инфраструктуры являются самыми инвестиционно емкими, что позволяет с оптимизмом оценивать перспективы дальнейшего усиления позиций региона в международном и российском разделении труда. Усиление позиций региона в обеспечении внешней торговли России. К числу проектов, которые после завершения их реализации усилят конкурентные позиции региона, относятся: расширение мощностей портовой инфраструктуры (терминалы в Новороссийске, Тамани, Туапсе), строительство транспортного перехода (моста) через Керченский пролив, строительство системы газопроводов «Южного коридора» (включая магистральный газопровод «Турецкий поток»). Согласно среднесрочному прогнозу Минэкономразвития Краснодарского края объем инвестиций в основной капитал возрастет с 579,9 млрд руб. в 2015 г. до 650,1 млрд руб., экспорт с 6,3 млрд долл. до 6,6 млрд долл. (по благоприятному варианту прогноза).

В результате усиления централизации управления возникает риск ослабления возможностей институтов власти и регионального сообщества влиять на решения о расширении мощностей наиболее важных объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности или в собственности крупнейших российских компаний. С учетом международного или федерального статусов наиболее масштабных инвестиционных проектов, реализуемых в регионе, ключевые решения по ним принимаются за пределами Краснодарского края.

Из-за усиления транзитных функций региона и роста антропогенной нагрузки на природную среду, связанных с функционированием объектов инфраструктуры, возможно возникновение конфликтов между институтами власти и бизнесом, с одной стороны, и общественными организациями и населением, с другой стороны. Примерами инфраструктурных объектов, эксплуатация которых может привести к общественным конфликтам, прежде всего, являются транспортный переход (мост) через Керченский пролив и терминал в порту Тамани для перевалки аммиака и карбамида, грузооборотом 2 млн т и 3 млн т, соответственно. Отсутствие моста уже привело к тому, что перевалка грузов в порту «Кавказ», обеспечивающего транспортное сообщение с Крымом, возросла за период 2014-2016 гг. в 4,2 раза. Это уже создало определенные неудобства для населения, проживающего на прилегающих территориях Краснодарского края. Для движения автотранспорта мост планируется открыть в конце 2018 г., для движения железнодорожного транспорта – в конце 2019 г. Автотрасса будет состоять из 4 полос с пропускной способностью до 40 тыс. автомобилей в сутки, железная дорога будет включать два пути с пропускной способностью 47 пар поездов в сутки. Открытие транспортного перехода приведет к существенному росту нагрузки на прилегающую к нему инфраструктуру Краснодарского края. С запуском в действие новых терминалов в порту Тамани по территории Краснодарского края будут перевозиться опасные грузы – аммиак и карбамид, что потребует соблюдения особых мер предосторожности.

Необходимость технологической модернизации многих объектов инфраструктуры требует привлечения трудовых ресурсов с высокой квалификацией. Краснодарский край имеет хорошие показатели обеспеченности трудовыми ресурсами высокой квалификации. Однако средний уровень оплаты труда в Краснодарском крае ниже, чем в ведущих российских регионах. Например, в 2015 г. среднемесячная начисленная зарплата одного работника в Краснодарском крае была ниже, чем: в Москве в 2,4 раза, в Сахалинской области в 2,3 раза, в Тюменской области в 2,1 раза, в Санкт-Петербурге в 1,7 раза. Подобная ситуация создает реальную угрозу оттока высококвалифицированных кадров в другие регионы России и за рубеж.

Дальнейшее существенное усиление международных и общегосударственных функций, связанных с обеспечением транзитных перевозок, приводящее к ухудшению качества жизни населения, может стать серьезным ограничителем для дальнейшего наращивания мощности инфраструктурных объектов. Расширение мощности инфраструктурного комплекса, обеспечивающего, в первую очередь, не собственные потребности Краснодарского края, а международные и национальные, в условиях очень сильной интенсивности использования территории, приведет к увеличению ущерба, наносимого окружаю-

щей природной среде, снижению уровня безопасности, увеличению нагрузки на территорию региона. Все это, может привести к ухудшению качества жизни населения.

Дальнейшее отставание темпов развития транспортной инфраструктуры от растущего спроса (потребностей) со стороны населения и экономики может стать причиной снижения инвестиционной привлекательности и ухудшения показателей социально-экономического развития региона. В первую очередь, это может сказаться на работе АПК, внешнего транспорта, туристского и санаторно-курортного комплекса. Нехватка мощностей транспортной инфраструктуры приведет к ухудшению параметров работы вышеуказанных хозяйственных комплексов, а также сопряженных с ними видов экономической деятельности.

Зависимость реализации транзитного потенциала от международной политики. Большинство причин, позволяющих реализовать транзитный потенциал находятся на уровне международной политики (развитие торговых связей Индии с ЕС и Россией, снятие санкций с Ирана, вовлечение России в международную торговлю, судебную систему, упрощение таможенных процедур).

Реализация потенциала за счет увеличения экспорта из РФ в южном/юго-западном направлении. Основная возможность для реализации транзитного потенциала Краснодарского края – увеличение экспорта российских товаров и импорта в Россию через его порты. В этом случае, при условии развития прилегающей железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, возможно увеличение транзита через территорию края на 50-70 млн т / год к 2030 г. по отношению к текущим показателям. Для экономики края было бы особенно полезно, чтобы эта доля росла в том числе за счет экспорта за рубеж товаров, производимых местными производителями. Однако в целом этот вариант требует активизации торговых и партнерских связей России и Краснодарского края со странами Южной Европы, Ближнего Востока, Северной Африки.

Необходима комплексная реконструкция существующих железных и автомобильных дорог. Особенно это актуально на направлениях «Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск / Тамань», «Армавир – Тихорецкая – Ростов-на-Дону», «Новороссийск – Тихорецкая – Волгоград», «Новороссийск / Тамань – Туапсе – Сочи» с увеличением их пропускной способности и скорости сообщения.

Вызовом является реализация проекта ТРАСЕКА. Для реализации транзитного потенциала коридора, параллельного ТРАСЕКА (МТК «ТРАСЕКА» является проектом Европейского союза, который целенаправленно трассирован в обход территории РФ для доставки грузов из Китая в ЕС через Среднеазиатские и Закавказские республики), необходимо строительство железнодорожного и автодорожного коридора на направлении «Армавир – Краснодар – Новороссийск / Тамань».

Конкурентные преимущества

Потребительский рынок – один из важнейших источников поступления денежных доходов в краевой бюджет. Насчитывает более 70 тысяч хозяйствующих субъектов и обеспечивает рабочими местами около 25% трудоспособного населения края.

Происходит интенсивное развитие торговли. По обороту розничной торговли Краснодарский край занимает 1 место в ЮФО и 3 место – по России. На конец 2015 года показатель составил 1161 млрд рублей. Удельный вес торгующих организаций в обороте розничной торговли в 2015 г. составил 89% (в 2014 г. – 88%), розничные рынки и ярмарки формировали соответственно 11% (в 2014 г. – 12%) оборота розничной торговли. На конец 2015 г. 54% оборота розничной торговли края (или 623 млрд рублей) составляют товары непродовольственной группы.

Оборот оптовой торговли в Краснодарском крае в 2015 г. также продемонстрировал положительную динамику: рост составил 5,6% до 1205,3 млрд рублей. На территории Краснодарского края функционируют 2834 предприятия оптовой торговли, в том числе 950 специализируются на поставках продовольственных товаров, 1884 – на поставках непродовольственных товаров.

Развитие торговых сетей, а также торговых центров и крупных магазинов. Стремительно развиваются крупные торговые сети как федерального (ООО «Ашан», ООО «Окей», ООО «Леруа Мерлен», ООО «Орифлэйм Косметик»), так и краевого значения (ЗАО «Тандер» сеть магазинов Магнит, ООО «ТВК-Р» сеть магазинов Табрис, сеть магазинов ООО «Эконом», ЗАО фирма «Агрокомплекс»). В 2015 г. оборот розничных торговых сетей составил 253 млрд рублей или 22% от общего объема оборота розничной торговли (в 2014 г. соответственно 195 млрд рублей или 18%).

Интенсивное развитие сферы общественного питания. Регион занимает 5 место среди 85 регионов России по обороту общественного питания. На протяжении последних 5 лет отрасль имеет устойчивый положительный вектор развития. Оборот общественного питания в 2015 г. составил 54,4 млрд рублей, что в товарной массе на 2,2% больше, чем за прошлый год. Структура общедоступного общепита выглядит следующим образом: на долю ресторанов и баров приходится 11,5 %, кафе – 47%, закусочных и столовых – 28,6 %, доля других типов предприятий, таких как бистро, кофейни, кафетерии, магазины кулинарии составляет – 12,8 %. Индустрия общественного питания в Краснодарском крае является одной из мощнейших систем хозяйствования и имеет значительное влияние на экономику региона. Показатель оборота общественного питания на душу населения в Краснодарском крае более, чем на 30% выше аналогичного по ЮФО и РФ. За последние 15 лет оборот отрасли общественного питания в регионе вырос в 22 раза, что говорит о положительной динамике, несмотря на распространенные кризисные явления.⁵⁹ В настоящее время в сфере общественного питания Краснодарского края занято около 57 тыс. чел. Большинство вновь открываемых предприятий общественного питания являются одиночными (несетевыми). В регионе развиваются глобальные мировые сети формата фаст-фуд: Subway, McDonalds, Baskin-Robbins, KFC, Sbarro, Cinnabon, Starbucks, Papa Johns.

Большой объем инвестиций в торгово-транспортно-логистический комплекс. В 2015 г. инвестиции в торговлю составили 22 425,5 млн руб., в транспорт и логистику – 176 903,8 млн руб. Высокая инвестиционная привлекательность региона позволяет привлекать не только федеральный бюджет, но и на крупных инвесторов, самые крупные из которых являются резидентами Краснодарского края.

Наблюдается укрепление позиций предприятий региона на российском и международном рынках услуг транспорта. За период 2006-2015гг. возросла доля Краснодарского края в отправлении грузов и пассажиров транспортом общего пользования. По грузам доля региона возросла с 34,1% до 36,7% (по ЮФО) и с 2,2% до 2,4% (по России), в отправлении пассажиров – с 39,2% до 49% (по ЮФО) и с 1,3% до 1,9% (по России). Доля Краснодарского края в перевозках грузов автотранспортом организаций всех видов деятельности увеличилась за период 2006-2015гг. с 37,8% до 48,2% (по ЮФО) и с 1,5% до 1,7% (по России).

Три аэропорта региона: «Сочи» (Адлер), «Пашковский» (Краснодар) и «Витязево» (Анапа) входят в число наиболее загруженных аэропортов России, морской порт Новороссийска является крупнейшим в России по грузообороту. За период 2008-2016 гг. пассажирооборот крупнейших аэропортов Краснодарского края возрос: по «Сочи» (Адлер) – в 3,3 раза, по «Пашковскому» (Краснодар) – в 2,2 раза, по «Витязево» (Анапа) – в 2,3 раза. По итогам 2016 г. аэропорт «Сочи» (Адлер) занял на 5 место, «Пашковский» (Краснодар) – 9 место, «Витязево» (Анапа) – 22 место по пассажирообороту среди российских аэропортов. За период 2003-2016 г. грузооборот порта Новороссийска возрос в 1,5 раза, с 85,5 млн т до 131,4 млн т.

Транспортная инфраструктуры региона играют основную роль в интеграции Крыма в единое экономическое пространство России. В конце 2016 г. пущен в действие магистральный газопровод «Краснодарский край – Крым». Крым был соединен с Единой системой газоснабжения России. Перевалка грузов в порту «Кавказ», обеспечивающего транспортное сообщение с Крымом, возросла за период 2014-2016 гг. в 4,2 раза. В 2016 г. началось строительство транспортного перехода (моста) через Керченский пролив. Планируе-

⁵⁹ Ходыкина М. Ф., Миненкова В. В. «Современное состояние сферы общественного питания Краснодарского края»

мые сроки завершения работ – конец 2018 г. (для движения автотранспорта) и конец 2019 г. (для движения железнодорожного транспорта).

Развитие транспортной инфраструктуры региона находится в центре внимания органов государственной власти и местного самоуправления, бизнеса и общественных организаций. По вопросам развития инфраструктурного комплекса в Краснодарском крае приняты и реализуется государственная программа «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края» (утверждена постановлением главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 12.10.2015 г. №965). Целый ряд важнейших проектов и иных мероприятий, реализуемых в Краснодарском крае, включены в государственные программы Российской Федерации.

В ближайшие годы планируется ввод в эксплуатацию более 30 объектов. Основной объем объектов инфраструктурного строительства приходится на Краснодарскую агломерацию, район Абинска и Крымска. Различными инвестиционными программами планируется активное развитие этих и других объектов транспортной инфраструктуры Краснодарского края. Реализация этих проектов позволит увеличить пропускную способность на действующих участках дорожной сети, и создать новые альтернативные варианты проезда, что положительным образом скажется на увеличении транспортной связности Краснодарского края.

Высокий транзитный потенциал морских портов края («Южные морские ворота России»). Совокупный транзитный потенциал основных морских портов края может достигнуть значения около 200 млн т / год к 2030 г. Наряду с портовым кластером Санкт-Петербурга и Ленинградской области, краснодарский портовый кластер может стать одним из двух крупнейших портовых кластеров России и крупнейшим портовым кластером на Черном море и в восточном Средиземноморье. При этом основная доля грузов придется не на международные транзитные грузоперевозки, а на экспорт российских товаров и импорт зарубежных товаров в Россию.

Крупные инвестиции в торговлю. В 2014 г. на территории Краснодарского края введено в эксплуатацию 965 объектов потребительской сферы общей площадью 564,6 тыс. кв. м; размер инвестиций по данным объектам составил более 9,9 млрд руб.

Ключевые проблемы

Существенное снижение покупательной способности и экономической активности населения на фоне постоянного роста цен. По итогу 2015 года розничная торговля впервые за 15 лет показала отрицательную динамику, на данный момент ритейла и потребительских услуг основных городов Краснодарского края может развиваться только за счет повышения качества.

Динамика экспорта и импорта товаров. В 2015 г. значительно снизился темп роста внешнеторгового оборота – 66%, так в 2014 г. он составлял 113%. На конец 2015 года экспорт товаров составил 6274 млн долл. США, 91% из которых приходится на страны дальнего зарубежья, 9% — на страны СНГ. Импорт – 3989 млн долл. США. Доля импортируемых товаров из стран СНГ и стран дальнего зарубежья составляет 12 % и 88 % соответственно.

Несовершенство нормативной правовой базы, регулирующей сферы торговли и обслуживания населения. Наличие сложных бюрократических процедур и административных барьеров в торговле приводит к широкому распространению несанкционированной (неофициальной) торговли и оказания услуг. Отсутствие прозрачности механизмов ценообразования на продовольственные товары и услуг.

Ориентация краевых инвестиционных программ на автомобильно-дорожное строительство свидетельствует о приверженности «инерционной» транспортной стратегии. Предполагается доминирование автомобильного транспорта в междугородних перевозках.

Железнодорожная инфраструктура Краснодарского края, в настоящий момент находится в относительно неблагоприятном состоянии. Несмотря на хорошие (по меркам регионов России) показатели плотности железнодорожной сети, она не справляется с пико-

выми нагрузками, давно не модернизировалась, на ряде участков отсутствует электрификация. Текущее состояние железных дорог края не позволяет не только наращивать транзитный потенциал, но даже эффективно удовлетворять существующий транспортный спрос. В целом, вопрос увеличения транзитного потенциала железных дорог Краснодарского края требует отдельной проработки при участии специалистов Минтранса края и регионального представительства ОАО «РЖД».

Транспортная инфраструктура не в состоянии удовлетворить растущие потребности населения и экономики. Темпы развития транспортной инфраструктуры отстают от роста потребностей населения и экономики. Автодорожная сеть Краснодарского края не в состоянии выдержать пиковые нагрузки в период курортного сезона. Серьезные проблемы с заторами автотранспорта и скоплением грузовых железнодорожных составов периодически возникают на подходах к морским портам региона, например, в сезон сбора и отправки на экспорт зерновых культур или при неблагоприятных погодных условиях.

Четвертая по значению точка роста Краснодарского края – Армавир отсутствует среди планов активного инфраструктурного развития. Даже в СТП Краснодарского края единственным новым объектом на дальнюю перспективу запланирована новая железная дорога, связывающая Армавир с Минеральными водами, а также локальные реконструкции автомобильных дорог. Во всех программах отсутствует на первый взгляд очевидная прямая связь Армавира со Ставрополем. Впрочем, такая связь (и автомобильная, и железнодорожная) сократит время в пути от Армавира до Ставрополя до 40-60 минут, что приведет к повышению интеграции города со Ставрополем.

Развитие инфраструктуры сопряжено с ростом антропогенной нагрузки на природную среду и нанесением серьезного ущерба окружающей среде. Строительство новых автодорог, железнодорожных путей, трубопроводов, других наземных и подземных коммуникаций сопряжено с использованием земельных ресурсов и воздействием на окружающую природную среду. С учетом масштабов реализации проектов развития инфраструктуры в Краснодарском крае ущерб, наносимый окружающей среде, может быть оценен, как высокий.

Сложный рельеф местности на части территории региона затрудняет развитие инженерной, транспортной и энергетической инфраструктур. Развитие инфраструктуры, прежде всего, затруднено в предгорных и горных районах. В совокупности они занимают около трети территории Краснодарского края. Наличие природных барьеров является одной из главных причин слабой транспортной связанности территории в меридианальном направлении. Сложный рельеф местности ограничивает возможности увеличения мощности транспортной сети в причерноморской зоне.

Регион отличается высокой плотностью населения и интенсивностью использования земельных ресурсов, что создает проблемы для развития инфраструктуры (выкуп земель и др. имущества у собственников, обход населенных пунктов и пр.). Большая часть земель региона относится к землям сельскохозяйственного назначения и землям лесного фонда (занимают почти 79% территории), что создает проблемы для развития инфраструктуры. По плотности населения среди всех субъектов Российской Федерации (без учета городов федерального значения) Краснодарский край занимает 6 место. Рост плотности населения и активная хозяйственная деятельность создают трудности для создания новых и расширения мощности действующих объектов инфраструктуры.

Краснодарский край не располагает, в достаточной степени, собственной ресурсной базой, которая позволила бы ему в полном объеме финансировать крупные проекты развития транспортной инфраструктур. В этом отношении регион находится в очень сильной финансовой зависимости от федерального центра и от крупнейших российских компаний государственного и частного секторов экономики. Краснодарский край занимает среди регионов России только 41 место по поступлениям в бюджетную систему в расчете на одного жителя. По этому показателю в ЮФО Краснодарский край уступает Астраханской (29 место) и Волгоградской (40 место) областям. Доходы консолидированного бюджета Краснодарского края в расчете на одного жителя ниже, чем аналогичные показатели в ведущих регионах России. Параметры консолидированного бюджета региона характеризуются неустойчивым характером, что отражено на рисунке.

Плохое техническое состояние железных дорог и несоответствие растущим нагрузкам. Ключевую роль в наземной доставке грузов играют железные дороги. В настоящий момент имеющейся провозной возможности железных дорог Краснодарского края не хватает не только для наращивания транзитного потенциала, но даже для эффективного удовлетворения существующего транспортного спроса. Многие участки железных дорог требуют модернизации, полностью отсутствует скоростное и высокоскоростное железнодорожное сообщение (присутствуют только «Ласточки», связывающие несколько городов Краснодарского края).

Конфликт за инфраструктуру между грузовой и пассажирской логистикой. Описанные выше проблемы железнодорожной и автодорожной инфраструктуры дополняются сезонными пиками, которые приводят к конкуренции между грузовой и пассажирской логистикой, пользующихся одной и той же инфраструктурой. Указанная проблема тормозит развитие и транзитного потенциала, и туристического комплекса. Необходимо разделение объектов наземной транспортной инфраструктуры по функциям на грузовые и пассажирские.

3.3.5.3 Утвержденные стратегические приоритеты развития торгово-транспортно-логистического комплекса Краснодарского края согласно действующим стратегическим документам

В соответствии с Законом Краснодарского края «О Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2020 года», принятым 16.04.2008, стратегическая цель развития Краснодарского края на период до 2020 г. – реализация политических, геостратегических и социально-экономических приоритетов Российской Федерации на Юге России и обеспечение кардинального повышения качества жизни населения края на основе создания потенциала опережающего развития.

В транспортном комплексе стратегической задачей является развитие транспортной инфраструктуры края в целях более эффективного использования международных транспортных коридоров и формирования в крае макрорегионального центра дистрибуции товаров и услуг.

Через территорию края проходят ответвления евроазиатских транспортных коридоров NS «Север-Юг» (ответвление Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск/Сочи – Грузия) и TS «Транссиб» (ответвление Самара – Саратов – Волгоград – Новороссийск). В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2020 г. транспортный комплекс края призван внести весомый вклад в решение общефедеральной задачи повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров.

Развитие транспортной инфраструктуры является условием устойчивого развития экономики, способствующим росту товарооборота, объемов передачи информации, производственных мощностей, изменению структуры экономики, устранению ограничений инфраструктурного и технологического характера. Эта задача может быть успешно решена только при активном участии бизнеса.

Необходимость не просто улучшения транспортной инфраструктуры края, а полной ее реконструкции, связана с реализацией амбициозных проектов государственного значения: строительства нового мощного грузового порта «Тамань», строительства газопровода «Южный поток» и других.

Цели и задачи развития ТТЛК Краснодарского края согласно действующим государственным программам Краснодарского края:

в части развития транспортной инфраструктуры (перечень подпрограмм, предусмотренных действующей государственной программой Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»⁶⁰):

⁶⁰ Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 12 октября 2015 года № 965 об утверждении государственной программы Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»

Цель:

- повышение транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог общего пользования на территории Краснодарского края.

Ключевые задачи:

- обеспечение функционирования и развитие сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Краснодарского края;
- развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края;
- поддержание надлежащего технического состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения городов-курортов Краснодарского края.

в части социально-экономического и инновационного развития (перечень подпрограмм, предусмотренных действующей государственной программой Краснодарского края «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»⁶¹:

Цель:

- обеспечение комплексного, сбалансированного и устойчивого социально-экономического и инновационного развития Краснодарского края.

Задачи:

- формирование и продвижение экономической и инвестиционной привлекательности Краснодарского края за его пределами;
- развитие малого и среднего предпринимательства и инновационной деятельности в Краснодарском крае;
- улучшение качества обслуживания потребностей населения в безопасных и качественных перевозках железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Краснодарского края;
- развитие сферы торговли путем повышения качества обслуживания и уровня сервиса на территории Краснодарского края;
- улучшение качества обслуживания потребностей населения в безопасных и качественных перевозках воздушным транспортом на внутрирегиональных маршрутах межмуниципального сообщения на территории Краснодарского края;
- иные задачи.

Ключевые комплексы мероприятий развития ТТЛК (подпрограммы, предусмотренные действующими государственными программами Краснодарского края):

в части развития транспортной инфраструктуры (перечень подпрограмм, предусмотренных действующей государственной программой Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»⁶²):

- «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Краснодарского края» – направлена на обеспечение функционирования и развитие сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Краснодарского края;

⁶¹ Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 5 октября 2015 года № 943 об утверждении государственной программы Краснодарского края «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»

⁶² Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 12 октября 2015 года № 965 об утверждении государственной программы Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края»

- «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края» – направлена на развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края.

в части социально-экономического и инновационного развития (перечень подпрограмм, предусмотренных действующей государственной программой Краснодарского края «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»⁶³.

- «Развитие общественной инфраструктуры муниципального значения» – направлена на повышение уровня комплексного обеспечения муниципальных образований Краснодарского края объектами общественной инфраструктуры;
- «Формирование и продвижение экономической и инвестиционной привлекательности Краснодарского края за его пределами» – направлена на формирование и продвижение экономической и инвестиционной привлекательности Краснодарского края за его пределами;
- «Государственная поддержка малого и среднего предпринимательства и стимулирование инновационной деятельности в Краснодарском крае» – направлена на развитие малого и среднего предпринимательства и инновационной деятельности в Краснодарском крае;
- «Повышение эффективности управления организационными и производственными процессами в организациях Краснодарского края» – направлена на повышение эффективности использования производственного и трудового потенциала организаций Краснодарского края на основе технологий бережливого производства.

Потенциал развития ТТЛК Краснодарского края (основные факторы):

- Рынки:
 - удовлетворение морскими портами потребностей России в перевалке контейнерных грузов;
 - удовлетворение морскими портами потребностей рынка перевозок нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов;
 - удовлетворение морскими портами спроса на отгрузку экспортного и транзитного зерна;
 - удовлетворение морскими портами потребностей российских угледобывающих компаний в услугах по транспортировке и перегрузке угля;
 - удовлетворение морскими портами спроса российских предприятий на транспортные услуги, обеспечивающие экспортные поставки минеральных химических удобрений.
- Институты:
 - формирование эффективного нормативно-правового механизма рыночного и государственного регулирования пассажирских перевозок, регламентирующего деятельность субъектов отрасли;
 - создание благоприятных условий для развития автотранспортных, экспедиторских и логистических услуг, экспорта услуг за пределы территории края и России;
- Человеческий капитал:
 - расширение географии международных морских пассажирских перевозок, в том числе по направлению Краснодарский край — Крым;
 - приобретение пассажирских прогулочных судов и развитие экскурсионных рейсов по реке Кубань.

⁶³ Постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 5 октября 2015 года № 943 об утверждении государственной программы Краснодарского края «Социально-экономическое и инновационное развитие Краснодарского края»

- **Инновации и информация:**
 - применения новой технологии перевозки скоропортящихся грузов в термоконтейнерах в частности. Развитие данного вида перевозок непосредственно взаимосвязано со стратегией развития агропромышленного комплекса края.
- **Природные ресурсы:**
 - перенос железнодорожного полотна с прибрежной зоны Черного моря на участке Туапсе – Адлер протяженностью 108 км, позволяющий высвободить полосу пляжа, разместить на ней курортно-туристские объекты современного типа, отвечающие мировым стандартам; реализация данного проекта позволит создать 75 тыс. новых рабочих мест, увеличить поток отдыхающих более чем на 3 млн чел. в год и получить дополнительно 14 миллиардов рублей в год в бюджеты всех уровней от эксплуатации санаторно-курортных учреждений, объектов сервиса, индустрии отдыха и развлечений.
- **Пространство и реальный капитал:**
 - развитие транспортной инфраструктуры края для наиболее эффективного использования международных транспортных коридоров;
 - развитие транспортной инфраструктуры края для формирования в крае макрорегионального центра дистрибуции товаров и услуг;
 - устойчивый рост пассажироперевозок, благодаря развитию железнодорожной инфраструктуры и усилению пропускной способности железных дорог края, которые будут реализованы в рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» совместно с ОАО «Российские железные дороги», а также осуществлению ряда проектов федерального значения в сфере воздушного и автомобильного транспорта;
 - реализация совместных проектов по развитию инфраструктуры портов, созданию мультимодальных терминалов и логистических центров, совместное использование международных транспортных коридоров;
 - реализация совместных проектов в сфере межрегионального и международного воздушного сообщения;
 - формирование крупного агропромышленного кластера на Юге России в составе Краснодарского и Ставропольского краев, Ростовской, Волгоградской и Астраханской областей как ядра единого сельскохозяйственного региона, имеющего общую транспортную и торговую инфраструктуру;
 - развитие транспортно-коммуникационных и кооперационных связей агломерации Краснодар — Сочи — Новороссийск с агломерацией Ростов-на-Дону — Таганрог — Азов с присоединением к первой агломерации города Ейска (кооперация городов и портов, связанных наземными коммуникациями, на основе их специализации);
 - развитие кооперации городов, расположенных вдоль федеральной магистрали Ростов-на-Дону — Минеральные воды (Тихорецк — Кропоткин — Армавир — Невинномысск), с подключением к ней городов Ставрополь, Черкесск и развитием связей с Черноморским побережьем через Лабинск — Майкоп и Курганинск — Белореченск. Приоритетными направлениями кооперации городов являются развитие транспортного и промышленного комплексов, сфера услуг, жилищное строительство и координация деятельности по привлечению инвестиций в соответствующие проекты в сфере территориального планирования;
 - устойчивая тенденция к росту пассажиро- и грузопотока. Транспортный комплекс края обеспечивает реализацию экономических и внешнеполитических интересов России в зоне черноморского и средиземноморского международного экономического сотрудничества, вносит существенный вклад в повышение «связности» территории страны;

- приведение фактического количества транспортных средств, задействованных в перевозке пассажиров, в соответствие с экономически обоснованным для улучшения финансовых результатов деятельности специализированных автотранспортных предприятий края, а также для увеличения пропускной способности улично-дорожной сети края, увеличения технической скорости движения транспорта общего пользования, прежде всего, в городах Краснодаре, Анапе, Новороссийске, Армавире;
- открытие на паритетной основе новых междугородных, межобластных, международных автобусных маршрутов; открытие туристических, экскурсионных маршрутов, что повлияет на увеличение пассажиропотока отдыхающих до 5%, и, как следствие, увеличение доходов санаторно-курортного комплекса края в среднем на 1-2%;
- строительство взлетно-посадочной полосы и соответствующей инфраструктуры международного аэропорта Геленджик на основе частно-государственного партнерства (реализация проекта позволит принимать воздушные суда типа Ту-204, Ту-154, Як-42, Ту-334, Ту-134, Ил-96 и увеличить объем перевозок до 600 тыс. чел. в год);
- завершение строительства аэровокзального комплекса в городе Сочи, что позволит увеличить пропускную способность аэропорта до 2 500 чел. в час;
- реконструкция аэропорта Сочи (реализация проекта позволит принимать воздушные суда типа Ил-96, Боинг-747-400 и других типов с массовой нагрузкой до 190 т, более устойчиво и безопасно обеспечивать пассажирские перевозки, увеличить эксплуатационную привлекательность аэропорта);
- проведение полной реконструкции аэродромов и аэропортов городов Краснодара и Анапы (реализация проектов позволит обеспечить их соответствие международным стандартам);
- строительство платной автодороги Краснодар — Абинск — Кабардинка, что позволит в два раза увеличить мощность юго-восточной части морского порта Новороссийска, сократить на 54 км расстояние от Краснодара до Геленджика и получить экономическую выгоду 53 млн евро от сокращения транспортных расходов уже в первый год эксплуатации;
- строительство альтернативного подъезда к городу Сочи;
- разработка вариантов организации интермодальных перевозок на участке Туапсе — Адлер (данная технология объединяет аэровокзальную и железнодорожную технологии в обслуживании пассажиров) и строительства новой железнодорожной линии на участке Адлер — Красная Поляна;
- выполнение комплекса мероприятий по развитию пропускной способности железной дороги на Таманском полуострове позволит в 2010 г. выполнять перевозки в объеме более 30 млн т в год;
- проведение реконструкции морского порта Сочи, что позволит обеспечить одновременный прием и обслуживание нескольких круизных судов;
- восстановление морского пассажирского сообщения между прибрежными городами Краснодарского края на Азовском и Черном морях;
- восстановление судоходства на реках Кубань и Протока, в том числе восстановление судоходных путей по реке Кубань от Краснодарского гидроузла до устья;
- увеличение объемов перевозки нерудных строительных материалов;
- разработка программы перевозки нефтеналивными судами до 500 тыс. т мазута из Краснодара на внешний рейд порта Кавказ. Данная программа предусматривает

- привлечение инвестиций в развитие нефтеналивного флота и строительство причала в Краснодаре для погрузки нефтепродуктов;
- превращение внутреннего водного транспорта Кубанского бассейна в современную, высокоэффективную и устойчиво функционирующую отрасль транспортного комплекса края;
- пополнение флота судоходных компаний Краснодарского края;
- привлечение флота отечественных судоходных компаний к перевозкам российских внешнеторговых и транзитных грузов.
- Финансовый капитал и инвестиции:
 - повышение инвестиционной привлекательности сектора перевозки пассажиров автомобильным транспортом путем развития частно-государственного (муниципального) партнерства с привлечением бизнеса, заводов-изготовителей подвижного состава и бизнес-структур; пилотные проекты совместно с обществом с ограниченной ответственностью «Роспассажиртранс» (город Москва) на базе троллейбусных управлений городов Новороссийска и Армавира, а также формирование региональной тарифной политики в области пассажирских перевозок, предусматривающей рентабельную работу перевозчиков различных форм собственности;
 - повышение инвестиционной привлекательности сектора перевозки грузов автомобильным транспортом, его инфраструктуры;
 - создание организации, перед которой ставятся задачи максимального освоения рынка контейнерных перевозок, создания условий инвестиционной привлекательности, а также интеграции отечественных контейнерных технологий в международную транспортно-логистическую систему;
 - строительство второго железнодорожного захода в порт Новороссийск. Реализация данного инвестиционного проекта позволит кардинально решить проблемы пропускной и перерабатывающей способности припортового железнодорожного узла.

Ресурсные ограничения развития ТТЛК Краснодарского края, в том числе:

Основные ресурсные ограничения развития *потребительской сферы*:

- Рынки:
 - Недостаточный уровень качества оказания потребительских услуг (особенно – в сельской местности).
 - Широкое распространение несанкционированной (неофициальной) торговли и оказания услуг.
 - Банкротство наименее устойчивых организаций.
 - Отсутствие прозрачности механизмов ценообразования на продовольственные товары и услуги.
 - Недостаточно прозрачная конкуренция между компаниями, а также усиление глобальной и межрегиональной конкуренции.
 - Существенное снижение покупательской способности и экономической активности населения на фоне постоянного роста цен.
- Институты:
 - Наличие сложных бюрократических процедур и административных барьеров в отрасли.
 - Несовершенство нормативной правовой базы, регулирующей сферы торговли и обслуживания населения.

- Несовершенство нормативной правовой базы, регулирующей сферы торговли и обслуживания населения.
- Человеческий капитал:
 - Недостаток специалистов рабочих профессий и квалифицированных менеджеров.
- Инновации и информация:
 - Недостаток разъясняющих материалов в сети интернет, посвященных легализации либо открытию собственного дела в потребительской сфере
- Природные ресурсы:
 - Краснодарский край имеет наивысший индекс сейсмического риска среди всех субъектов Российской Федерации. Средняя повторяемость 7-балльных землетрясений на территории Краснодарского края составляет 1 раз в 11 лет, а средняя повторяемость 6-балльных – 1 раз в 5 лет.
- Пространство и реальный капитал:
 - Недостаточный уровень развития инфраструктуры (в первую очередь – коммерческой и логистической).
- Финансовый капитал и инвестиции:
 - Снижение деловой и инвестиционной активности, а также ограниченные возможности финансирования отрасли.
 - Нестабильная кредитная политика и сравнительно высокие в отношении к мировой практике процентные ставки по предлагаемым кредитным продуктам.